Jules Verne

BORSE DI VIAGGIO

EDIZIONE INTEGRALE

MURSIA

VISIT…

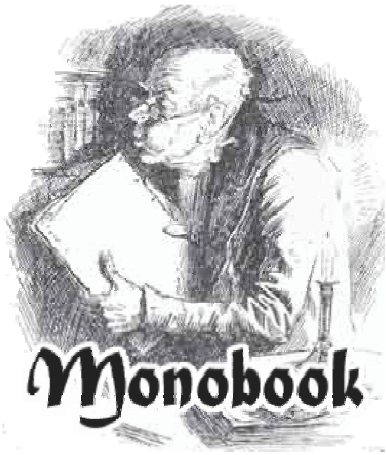
JULES VERNE

BORSE DI VIAGGIO

Copertina *Hetzel – Al piroscafo*
Tavole di *Leon Benett*

Titolo originale dell'opera
BOURSES DE VOYAGE
(1903)

Traduzione integrale dal francese di VINCENZO BRINZI



Proprietà letteraria e artistica riservata – Printed in ltaly
© Copyright 1985 Gruppo Ugo Mursia Editore S p A
2778/AC – Gruppo Ugo Mursia Editore S.p.A. – Via Tadino, 29 – Milano

PRESENTAZIONE

L'Antilian School non era certo una scuola facile, dato il suo esplicito carattere internazionale. Era sorta da una quindicina di anni per accogliere i figli dei coloni originari delle Grandi e delle Piccole Antille e non era raro che vi si incontrassero in egual numero spagnoli, danesi, inglesi, francesi, olandesi, svedesi e persino venezuelani, dato il grande numero di nazioni che sono storicamente interessate a questo ventaglio di isole che costituiscono il grande arcipelago.

Non era dunque una scuola-collegio né facile né tranquilla; ma il signor Ardagh, il direttore, con il suo polso fermo, la sua guida sicura, l'oculata scelta dei professori e dei collaboratori, era riuscito a fame una scuola modello, in cui anche lo spirito di competizione e di antagonismo costituivano un punto a tutto vantaggio della disciplina e degli studi.

Poi era venuta l'idea del concorso, con l'istituzione di alcune borse di viaggio da destinarsi ai migliori. L'idea (e la generosa sovvenzione) era dovuta alla signora Kethlen Seymour, che abitava nell'isola di Barbados, colonia britannica dell'arcipelago. Ma per rendere più emozionante la cosa, la signora aveva tenuto segreto sino all'ultimo momento quale sarebbe stata la destinazione del viaggio. Si può dunque immaginare la gioia dei fortunati borsisti quando giunse per telegramma la notizia che la destinazione era proprio l'arcipelago delle Antille, con tappa finale a Barbados, nella villa della signora Seymour.

*Tutto era stato stabilito fin nei minimi particolari. Tuttavia non erano stati previsti i drammatici e criminali incidenti che si verificarono sin d*all'*inizio, a partire dalla baia irlandese di Cork, dove il trealberi* Alert *era alla fonda in attesa di salpare. Anzi, che si verificarono ancor prima che l'*Alert *potesse spiegare le vele al vento…*

La signora Seymour non aveva previsto che proprio in quei giorni dalle prigioni, di Queenstown sarebbero fuggiti Harry Markel con i suoi pericolosi compagni, tutti pendagli da forca che a bordo dell'A-

lifax avevano infestato le acque del Pacifico con le loro feroci scorribande piratesche.

Questa mancanza di previsione fu fatale all'Alert e al suo equipaggio e ai nostri allegri e simpatici borsisti. Ma in che misura e fino a che punto? Anche il destino gioca le sue carte.

Il signor Patterson, economo dell'Antilian School, latinista esperto e gentiluomo impeccabile (cui era stata affidata la custodia dei ragazzi) non si accorse di nulla fino al penultimo atto del dramma. E così i ragazzi. E così la signora Seymour. Il che non toglie che il dramma era in atto e si appressava al suo epilogo.

A questo punto , il lettore vorrà conoscere i particolari e l'esito di questa specie di «giallo» che si svolge per mare. Ma l'autore, con la sua arte consumata, scioglie il nodo del dramma solo nelle ultime pagine e non c'è dunque motivo che noi si dica qui una parola in più.

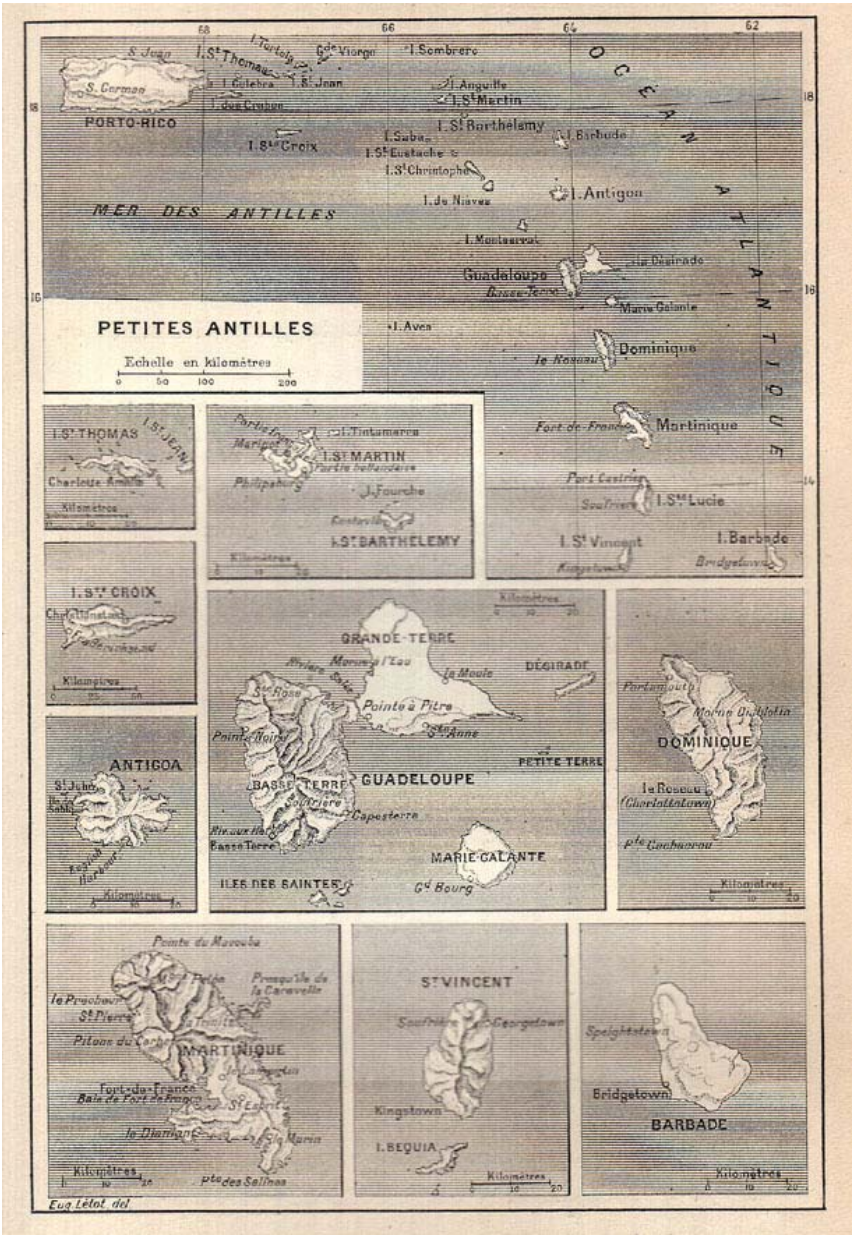
Le borse di viaggio della signora Seymour sono dunque un brillante pretesto per un giallo piratesco, per una emozionante avventura sul mare e per un bellissimo viaggio – geografico e storico – attraverso le Antille. Ma anche un viaggio tra gli uomini, tra incalliti malfattori, come Harry Markel e compagni, e tra giovani di belle speranze) intelligenti, audaci (compreso il marinaio aggiunto Will Mitz) che amano la vita e guardano con fiducia al loro avvenire.

JULES VERNE nacque a Nantes, l’8 febbraio 1828. A undici anni, tentato dallo spirito d'avventura, cercò di imbarcarsi clandestinamente sulla nave *La Coralie*, ma fu scoperto per tempo e ricondotto dal padre. A vent'anni si trasferì a Parigi per studiare legge, e nella capitale entrò in contatto con il miglior mondo intellettuale dell'epoca. Frequentò soprattutto la casa di Dumas padre, dal quale venne incoraggiato nei suoi primi tentativi letterari. Intraprese dapprima la carriera teatrale, scrivendo commedie e libretti d'opera; ma lo scarso successo lo costrinse nel 1856 a cercare un'occupazione più redditizia presso un agente di cambio a Parigi. Un anno dopo sposava Honorine Morel. Nel frattempo entrava in contatto con l'editore Hetzel di Parigi e, nel 1863, pubblicava il romanzo *Cinque settimane in pallone.*

La fama e il successo giunsero fulminei. Lasciato l'impiego, si dedicò esclusivamente alla letteratura e un anno dopo l'altro – in base a un contratto stipulato con l'editore Hetzel – venne via via pubblicando i romanzi che compongono l'imponente collana dei «Viaggi straordinari – I mondi conosciuti e sconosciuti» e che costituiscono il filone più avventuroso della sua narrativa. *Viaggio al centro della Terra, Dalla Terra alla Luna, Ventimila leghe sotto i mari, L'isola misteriosa, Il giro del mondo in 80 giorni, Michele Strogoff* sono i titoli di alcuni fra i suoi libri più famosi. La sua opera completa comprende un'ottantina di romanzi o racconti lunghi, e numerose altre opere di divulgazione storica e scientifica.

Con il successo era giunta anche l'agiatezza economica, e Verne, nel 1872, si stabilì definitivamente ad Amiens, dove continuò il suo lavoro di scrittore, conducendo, nonostante la celebrità acquistata, una vita semplice e metodica. La sua produzione letteraria ebbe termine solo poco prima della morte, sopravvenuta a settantasette anni, il 24 marzo 1905.

BORSE DI VIAGGIO



PRIMA PARTE

CAPITOLO I

IL CONCORSO

— PRIMI classificati: *ex aequo,* Louis Clodion e Roger Hinsdale — proclamò ad alta voce il direttore, Julian Ardagh.

Evviva rumorosi e urrà ripetuti accolsero con molti applausi i nomi dei due vincitori del concorso.

Poi, dall'alto della predella preparata nel vasto cortile dell'Antilian School, il direttore continuò a leggere i seguenti nomi:

— Secondo classificato: Axel Wickborn.

— Terzo classificato: Albertus Leuwen.

Seguì una nuova salva di applausi, meno nutrita della precedente: proveniva sempre da un uditorio molto simpatico. Il signor Ardagh riprese:

— Quarto classificato: John Howard.

— Quinto classificato: Magnus Anders.

— Sesto classificato: Niels Harboe.

— Settimo classificato: Hubert Perkins.

In considerazione dello slancio, i «bravo» si prolungarono, anche in grazia della fretta dimostrata.

Poiché quel particolare concorso avrebbe dovuto premiare nove persone, restava ancora un nome da proclamare.

Anche questo nome venne comunicato dal direttore all'uditorio:

— Ottavo classificato: Tony Renault.

Pur arrivando buon ultimo, i «bravo» e gli «urrà» non furono affatto risparmiati al nome di Tony Renault. Buon compagno, socievole e avveduto, di temperamento impulsivo, egli non aveva che amici

tra i pensionanti del collegio.

Non appena fatto il suo nome, ogni vincitore era salito sulla predella e aveva ricevuto una stretta di mano da parte del signor Ardagh, poi era andato a riprendere il proprio posto, tra i compagni meno favoriti, che lo applaudivano con entusiasmo.

Al lettore non sarà sfuggito il fatto che i nomi differenti dei nove vincitori ne indicavano anche la diversa nazionalità. Questa differenza era dovuta al fatto che la scuola, diretta a Londra dal signor Julian Ardagh, al numero 314 di Oxford Street, era molto favorevolmente nota sotto la denominazione di Antilian School.

Questa scuola, creata da una quindicina d'anni, era destinata ad accogliere i figli dei coloni originari delle Grandi e delle Piccole Antille, e cioè di Antilia, come si suol dire.[1] Era in questa scuola che gli alunni iniziavano, continuavano o terminavano gli studi in Inghilterra. Di solito vi rimanevano fino ai ventun anni, per ricevervi un'istruzione assai pratica ma anche assai completa, di volta in volta letteraria; scientifica, industriale e commerciale. L'Antilian School aveva allora una sessantina di pensionanti, che pagavano una retta molto elevata.. Ne sarebbero usciti preparati a ogni genere di carriera, sia che fossero rimasti in Europa sia che fossero tornati nell'Antilia, salvo che le loro famiglie non l'avessero nel frattempo abbandonata.

Era raro che nel corso dell'anno scolastico non vi si incontrassero, in egual numero, spagnoli, danesi, inglesi, francesi, olandesi, svedesi e anche venezuelani, tutti originari di questo arcipelago delle Isole del Vento e delle Isole di Sottovento, di cui le nazioni europee si dividono il possesso.

Questa scuola internazionale, destinata esclusivamente ai giovani delle Antille, era allora diretta, con la cooperazione di insegnanti sceltissimi, dal cinquantenne signor Julian Ardagh. Serio e prudente amministratore, egli meritava, con ragione, la fiducia delle famiglie. Il personale insegnante era di incontestabile valore e lavorava sotto la sua responsabilità, sia che si trattasse di lettere, di scienze o d'arte.

---

[1] Denominazione ancora in uso ai tempi di Verne. Le Antille, chiamate per qualche tempo Indie Occidentali, perché scambiate alla loro scoperta con le Indie vere e proprie, vennero successivamente chiamate Antilia, dal nome di un arcipelago leggendario che si credeva esistesse a occidente delle Azzorre. *(N.d.T.)*

Nell'Antilian School non erano trascurati neppure gli allenamenti fisici e gli esercizi sportivi, tanto raccomandati e praticati nel Regno Unito: cricket, boxe, tornei, crocket, calcio, nuoto, danza, equitazione, ciclismo, canottaggio; tutti i generi, insomma, di ginnastica moderna.

Il signor Ardagh cercava anche di controllare e di fondere insieme temperamenti e caratteri così diversi, quali emergevano dalla riunione di giovani di differenti nazionalità, e faceva il possibile perché nascesse tra i suoi pensionanti una durevole reciproca simpatia. Non sempre ciò gli riusciva come avrebbe voluto. A volte l'istinto razziale, più forte del buon esempio e dei buoni consigli, aveva la meglio. Ma se, all'uscita dalla scuola fossero rimaste anche solo poche tracce di tale fusione con qualche buon risultato per l'avvenire, questo sistema di educazione collettiva faceva onore alla scuola di Oxford Street e meritava di essere approvato.

È superfluo dire che i pensionanti parlavano le molteplici lingue usate nelle Indie Occidentali. Il signor Ardagh aveva avuto anche l'idea ingegnosa di imporle, a turno, durante le lezioni e la ricreazione. Una settimana si parlava inglese, un'altra francese, olandese, spagnolo, danese, svedese. I pensionanti di origine anglosassone, senza dubbio più numerosi nella scuola, tendevano forse a imporvi una specie di primato fisico e morale. Ma le altre isole di Antilia vi erano rappresentate in adeguata proporzione. Persino l'isola di Saint-Barthélemy, l'unica che dipendesse dagli stati scandinavi, possedeva vari alunni, tra i quali Magnus An-ders, risultato nel concorso al quinto posto.

Tutto sommato, il compito del signor Ardagh e dei suoi collaboratori non era esente da certe difficoltà pratiche. Non occorreva avere, forse, un vero spirito di giustizia, un metodo sicuro e continuo, una mano abile e ferma, per impedire che tra questi figli di famiglie benestanti sorgessero rivalità, nonostante la precisa volontà di soffocarle?

Ora, proprio in occasione del concorso, si temeva che le ambizioni personali potessero condurre a qualche disordine, a reclami e a gelosie, non appena resi noti i nomi dei vincitori; In fin dei conti, il risultato era stato soddisfacente: un francese e un inglese occupavano il

primo posto, con lo stesso punteggio. Se un suddito della regina Vittoria era al penultimo posto, era anche vero che un cittadino della repubblica francese appariva all'ultimo; e quest'ultimo era Tony Renault, del quale nessun pensionante si sarebbe mai mostrato geloso. Nei posti intermedi si notavano vari nativi delle Antille inglesi, francesi, danesi, olandesi e svedesi. Nessun venezuelano e nessuno spagnolo apparivano tra di essi, anche se tra gli alunni della scuola se ne contavano una quindicina. Occorre notare, del resto, che quell'anno gli alunni originari di Cuba, San Domingo e Portorico, e cioè delle Grandi Antille, erano tra i dodici e i quindici anni, ed essendo quindi assai giovani non avevano potuto partecipare al concorso, il quale richiedeva l'età minima di diciassette anni.

Il concorso aveva avuto per oggetto non soltanto le materie scientifiche e letterarie, ma anche – non c'è da stupirsene – quelle etnologiche, geografiche e commerciali che avevano rapporto con l'arcipelago delle Antille, la sua storia, il suo passato, il presente, l'avvenire, le sue relazioni con gli stati europei che, dopo le prime casuali scoperte, ne avevano congiunto una parte al loro impero coloniale.

Ma qual era lo scopo del concorso? Quali i vantaggi per i vincitori? Si trattava di mettere a loro disposizione delle borse di viaggio e di permettere loro di soddisfare, durante alcuni mesi, la passione per le esplorazioni e per i viaggi, propria dei giovani che non hanno ancora superato il ventunesimo anno di età.

Erano nove, dunque, quelli che, anche per la loro condizione, ora avrebbero potuto girare non il mondo, come la maggior parte di essi avrebbe voluto, ma visitare qualche interessante paese del vecchio o del nuovo continente.

L'idea di istituire quelle borse di viaggio era stata di una ricca signora delle Antille di origine inglese, Kethlen Seymour, la quale abitava nell'isola di Barbados, colonia britannica dell'arcipelago, il cui nome, fu allora pronunciato per la prima volta dal signor Ardagh.

Quel nome ovviamente fu salutato dai numerosi ed entusiastici evviva dell'uditorio.

— Viva!… viva!… viva la signora Seymour!

Pur avendo il direttore della Antilian School rivelato il nome della benefattrice, non aveva detto, però, di quale viaggio si trattava. Né

lui né altri ancora lo sapevano, anche se prima di ventiquattro ore lo avrebbero saputo. Il direttore, infatti, avrebbe ora telegrafato alla Barbados il risultato del concorso e la signora Seymour gli avrebbe risposto telegraficamente, indicandogli almeno in quale regione i vincitori avrebbero effettuato il loro viaggio.

È facile immaginare i vivacissimi discorsi scambiati tra i pensionanti, i quali già volavano con la fantasia verso i più caratteristici paesi di questo mondo, in particolare verso quelli più lontani e meno noti. A seconda del loro temperamento o del loro carattere, essi certamente o si esaltavano o mostravano un certo riserbo; è certo però che l'entusiasmo era generale.

— Voglio sperare — diceva Roger Hinsdale, inglese fino alla radice dei capelli — che andremo a visitare qualche paese del dominio coloniale dell'Inghilterra: è vasto quanto basta perché si possa scegliere…

— Andremo nell'Africa centrale! — diceva Louis Clodion — L'immensa, *portentosa* Africa, come direbbe il nostro bravo economo, dove potremo marciare sulle orme dei grandi esploratori!…

— No… sarà un'esplorazione nelle regioni polari, la nostra — diceva Magnus Anders, il quale avrebbe volentieri camminato sulle orme del suo glorioso compatriota Nansen.

— Io chiedo di essere mandato in Australia — diceva John Howard. — Anche dopo Tasman, Dampier, Burs, Vancouver, Baudin, Dumont d'Urville, rimangono molte scoperte da fare e, forse, nuove miniere d'oro da sfruttare…

— Si tratterà, invece, di qualche bel paese dell'Europa — si augurava Albertus Leuwen, il cui carattere di olandese non induceva ad esagerazioni. — Chissà, forse ci sarà da fare una breve gita in Scozia, oppure in Irlanda.

— Su, via! — esclamava l'esuberante Tony Renault. — Scommetto che sarà quanto meno un viaggio intorno al mondo!

— Vediamo — diceva il giudizioso Axel Wickborn — noi avremo a nostra disposizione sette od otto settimane: l'esplorazione quindi dovrà essere circoscritta ai paesi vicini.

Il giovane danese aveva ragione. Del resto, le famiglie non avrebbero permesso un'assenza di più mesi, che avrebbe esposto i loro figli

ai pericoli di una spedizione lontana: il signor Ardagh non se ne sarebbe assunta la responsabilità.

Dopo aver discusso sulle istruzioni della signora Kethlen Seymour riguardo alla gita progettata, ecco sorgere un'altra discussione sul modo in cui si sarebbe compiuto il viaggio.

— Lo faremo forse a piedi, come turisti, con il sacco in spalla e il bastone in mano? — chiese Hubert Perkins.

— No, lo faremo in carrozza… in *mail-coach*![2] — disse Niels Harboe.

— Lo faremo in ferrovia — rispose Albertus Leuwen. — Con biglietto circolare e sotto gli auspici dell'agenzia Cook.

— Credo, invece, che si effettuerà a bordo di un piroscafo, forse di un transatlantico — disse Magnus Anders, che già si vedeva in mezzo all'oceano.

— No, lo faremo in pallone! — esclamò Tony Renault. — Con rotta verso il Polo Nord!

La discussione proseguì, anche se inutilmente, ma con la foga naturale dei giovani. Roger Hinsdale e Louis Clodion ci mettevano meno entusiasmo, ma nessuno dei due voleva rinunciare alla propria opinione.

Alla fine il direttore dovette intervenire, non per metterli d'accordo, ma per invitarli ad attendere la risposta al telegramma da lui già inviato alla Barbados.

— Abbiate pazienza! — disse. — Ho comunicato alla signora Kethlen Seymour i nomi dei laureati e il loro posto nella classifica, facendole nota la loro nazionalità. Questa dama generosa ci comunicherà le sue intenzioni riguardo all'uso delle borse di viaggio. Se ci risponderà telegraficamente, tra poche ore sapremo che cosa avrà deciso. Se ci risponderà per lettera, bisognerà aspettare sei o sette giorni. Ora, andate a studiare e fate bene i vostri compiti.

— Sei giorni! — disse quel diavolo di Tony Renault. — Non riuscirò mai a vivere tanto!

Le sue parole esprimevano probabilmente lo stato d'animo di alcuni suoi compagni, e cioè di Hubert Perkins, di Niels Harboe e di Axel Wickborn, che erano di temperamento non meno vivace del

[2] Diligenza postale. *(N.d.T.)*

suo. Louis Clodion e Roger Hinsdale, i due *ex aequo* del concorso, mostravano invece meno effervescenza. Lo svedese e l'olandese non venivano meno alla loro flemma naturale. Ma se l'Anti-lian School avesse avuto pensionanti americani, molto probabilmente a essi non sarebbe stato assegnato il premio della pazienza.

La vivissima agitazione di quegli animi giovanili era ben comprensibile: infatti non sapevano in quale parte del mondo la signora Kethlen Seymour li avrebbe mandati! Bisogna notare, peraltro, che si era alla metà di giugno e che, se il tempo da dedicare al viaggio era quello delle vacanze, la partenza non sarebbe mai avvenuta prima di sei settimane.

Ciò era comprensibile, come del resto pensava il signor Ardagh, in ciò d'accordo con la maggior parte dell'Antilian School. In tal modo, l'assenza dei giovani vincitori delle borse di viaggio non sarebbe durata più di due mesi, ed essi sarebbero stati di ritorno in ottobre, all'inizio dell'anno scolastico, con piena soddisfazione sia delle famiglie dei vincitori sia del personale della scuola.

Considerata la brevità delle vacanze, non poteva dunque trattarsi di una spedizione in regioni lontane. I più giudiziosi evitavano pertanto di viaggiare con la fantasia attraverso le steppe della Siberia, o lungo i deserti dell'Asia centrale, o attraverso le foreste africane o le pampas americane. Senza lasciare il vecchio continente e senza lasciare neppure l'Europa, quanti paesi interessanti avrebbero potuto visitare fuori dal Regno Unito! Germania, Russia, Svizzera, Austria, Francia, Italia, Spagna, Olanda, Grecia! Quanti ricordi da annotare sul diario del turista! E quali nuove impressioni, per i nostri giovani collegiali, la maggior parte dei quali erano appena bambini quando avevano attraversato l'Atlantico per venire dall'America in Europa! Anche se limitato agli stati vicini, questo viaggio doveva certamente rendere frenetica la loro impazienza e svegliare la loro curiosità.

Poiché il telegramma non giunse né quel giorno né nei giorni seguenti, si dedusse che, in risposta al suo, il direttore avrebbe ricevuto dalla Barbados una lettera esattamente indirizzata al signor Julian Ardagh, Antilian School, 314, Oxford Street, Londra, Regno Unito, Gran Bretagna.

Ecco ora una parola di spiegazione riguardo alla parola Antilian,

che si leggeva sopra la porta della scuola. Non vi era dubbio che essa non era stata coniata apposta. In realtà, nella nomenclatura della geografia britannica, le Antille sono chiamate *Carribee Islands.* Sulle carte del Regno Unito, così come sulle carte dell'America, non vengono indicate con altro nome. Ma *Carribee Islands* significa isole dei Caraibi, e questa parola richiama purtroppo alla memoria i selvaggi cannibali dell'arcipelago e i massacri che ebbero luogo nelle Indie Occidentali. Porre sulla facciata della scuola l'odiosa indicazione: *Scuola dei Caraibi* non avrebbe suggerito l'idea che vi si insegnasse l'arte di uccidersi l'un l'altro, insieme con le ricette per cucinare la carne umana? «Antilian School» era parso, perciò, il nome più adatto per i giovani originari delle Antille, ai quali bisognava dare una istruzione esclusivamente europea.

In mancanza del telegramma, non c'era da far altro che attendere la lettera, a meno che quel concorso per le borse di viaggio non fosse stato una mistificazione di cattivo gusto. Ma ciò non era possibile perché una certa corrispondenza era intercorsa tra la signora Kethlen Seymour e il signor Ardagh. La generosa dama non era un essere immaginario: abitava nell'isola di Barbados, vi era conosciuta da molto tempo, e godeva fama di essere una delle più ricche proprietarie dell'isola.

Non rimaneva quindi che armarsi di pazienza, spiando mattina e sera l'ora d'arrivo della posta proveniente dall'estero. E inutile dire che erano i nove premiati che si ponevano alle finestre che davano su Oxford Street, nell'intento di scorgere il postino del quartiere. Non appena intravedevano da lontano la sua giubba rossa (noi lo sappiamo bene che il rosso è visibile a grande distanza) gli interessati scendevano gli scalini a quattro a quattro, si precipitavano nel cortile, correvano verso il portone, chiamavano il postino, lo intontivano con le loro domande e mancava poco che non saccheggiassero la sua borsa.

Ma, niente lettera dalle Antille! Non era forse il caso di inviare un altro telegramma alla signora Kethlen Seymour, per accertarsi che quello precedente era giunto a destinazione e per sollecitarla a telegrafare la risposta?

In quelle immaginazioni vivaci nascevano mille timori, nel tentativo di trovare una spiegazione all'inspiegabile ritardo. La nave che fa

il servizio postale tra le Antille e l'Inghilterra era forse stata disalberata dal cattivo tempo? Era affondata in seguito a una collisione? Si era incagliata in qualche sconosciuto bassofondo marino? La Barbados era forse sparita, in seguito a qualcuno di quei terribili terremoti che sconvolgono le Indie Occidentali? E la generosa dama era forse morta in uno di quei cataclismi? Francia, Olanda, Danimarca, Scozia e Regno Unito avevano perduto in tal modo i più bei fiori del loro impero coloniale nel Nuovo Mondo!

— No, no! — ripeteva il signor Ardagh. — Una catastrofe del genere si sarebbe appresa subito! I particolari sarebbero giunti subito ai giornali!

— Già — diceva Tony Renault — se i transatlantici trasportassero dei piccioni si saprebbe sempre se seguono o no la giusta rotta!

Giustissimo, ma il servizio dei colombogrammi non funzionava ancora, a quei tempi, con vivo rammarico dei pensionanti dell'Antilian School.

Un tale stato di cose non poteva durare a lungo Gli insegnanti non riuscivano a placare l'ansietà dei giovani. Non si lavorava più né in classe né in sala di studio. Non soltanto i vincitori del concorso, ma anche i loro compagni pensavano a tutt'altro che ai loro compiti.

Era un'esagerazione, certamente. Il signor Ardagh non nutriva alcuna inquietudine: era naturale che la signora Kethlen Seymour rispondesse non con un telegramma, che non avrebbe potuto essere chiaro, ma con una lettera minuziosa, contenente probabilmente le istruzioni alle quali sarebbe stato necessario uniformarsi, e far sapere quale sarebbe stato il vaggio, in quali condizioni si sarebbe dovuto effettuare, in quale epoca sarebbe stato intrapreso, quanto tempo sarebbe durato, come sarebbero state regolate le spese e l'importo massimo delle borse poste a disposizione dei nove premiati. Tutte queste spiegazioni avrebbero richiesto, a dir poco, due 'o tre pagine e non sarebbe stato possibile formularle in quel linguaggio telegrafico alla negra che parlano a tutt'oggi i negri delle colonie indiane.

Queste giuste osservazioni rimanevano però senza efficacia e le ansie non diminuivano affatto. Ed ecco, per giunta, che i pensionanti che non beneficiavano dei risultati del concorso, gelosi del successo

dei compagni, cominciavano a prenderli in giro, *a les blaguer,*[3] per adoperare una parola che presto troverà posto nel dizionario dell'Accademia di Francia. Era dunque un imbroglio… Non c'era né un centesimo né un *farthing*[4] in quelle pretese borse di viaggio… Questo Mecenate in gonnella, che si chiamava Kethlen Seymour,- non esisteva affatto! Il concorso altro non era se non un *humbug*[5] importato dall'America, suo paese d'origine per eccellenza.

Alla fine, il signor Ardagh decise di aspettare l'arrivo a Liverpool della prima nave che portasse la posta delle Antille, attesa per il 23 del mese. Se quel giorno non avesse ricevuto una lettera da parte della signora Kethlen Seymour le avrebbe mandato un altro telegramma.

Ma ciò non si rese necessario. Il 23, con la posta del pomeriggio, giunse una lettera che portava il timbro di provenienza della Barbados. La lettera era stata scritta personalmente dalla signora Kethlen Seymour. Secondo le intenzioni della signora – ed era ciò che interessava particolarmente conoscere – le borse erano destinate a un viaggio nelle Antille.

[3] Prenderli in giro. Usato soprattutto nel linguaggio familiare. *(N.d.T.)*
[4] Monetina inglese non più in uso, del valore di 1/4 di penny. *(N.d.T.)*
[5] La parola ha il significato di impostura, buffonata, imbroglio da ciarlatani. *(N.d.T.)*

CAPITOLO II

LE IDEE DELLA SIGNORA KETHLEN SEYMOUR

UN VIAGGIO per visitare alcune isole delle Indie Occidentali, ecco che cosa riservava la generosità della signora Kethlen Seymour! Ora, a quel che pareva, i laureati avrebbero potuto dichiararsi soddisfatti, rinunciando ovviamente alla prospettiva di lontane esplorazioni attraverso l'Africa, l'Asia, l'Oceania, i paesi poco noti del nuovo continente e le regioni del Polo Sud e del Polo Nord!

Se in un primo momento emerse una lieve sensazione di delusione, che costrinse a un brusco ritorno dal paese dei sogni, un viaggio nelle Antille era pur sempre un modo piacevole di impiegare le prossime vacanze, e il signor Ardagh ne fece agevolmente comprendere i vantaggi ai vincitori del concorso.

Dopo tutto, non erano le Antille la loro terra natale? La maggior parte dei giovani le avevano lasciate quando erano ancora bambini, per venire in Europa a completare la loro istruzione. Era già tanto se avevano avuto il tempo di calpestare il suolo di quelle isole che li avevano visti nascere: la loro memoria ne conservava appena qualche ricordo!

Pur avendo le loro famiglie abbandonato l'arcipelago – eccetto una sola – senza pensare di farvi ritorno, alcuni di loro vi avrebbero ritrovato parenti o amici; tutto sommato, per dei giovani che vi erano nati era pur sempre un gran bel viaggio.

Si potrà darne un miglior giudizio sulla scorta dalla situazione personale di ciascuno dei nove giovani, ai quali erano state assegnate le borse di viaggio.

Cominciamo con quelli di origine inglese, i più numerosi all'Antilian School.

Roger Hinsdale, di Santa Lucia, vent'anni: la sua famiglia, ritiratasi dagli affari con una bella sostanza, abitava a Londra;

John Howard, della Dominica, diciotto anni: i suoi genitori, industriali, erano venuti a stabilirsi a Manchester;

Hubert Perkins, di Antigua, diciassette anni: la sua famiglia, comprendente il padre, la madre e due giovani sorelle, non aveva mai lasciato l'isola natale; terminata la sua istruzione, egli vi sarebbe tornato per lavorare in una ditta commerciale.

Ed ecco ora i francesi, che erano una dozzina in tutto all'Antilian School.

Louis Clodion, della Guadalupa, vent'anni: apparteneva a una famiglia di armatori, stabilitasi a Nantes da alcuni armi;

Tony Renault, della Martinica, diciassette anni: era il maggiore dei quattro figli di una famiglia di funzionari che abitava a Parigi.

Ed ecco i danesi:

Niels Harboe, di Saint-Thomas, diciannove anni: orfano di padre e di madre, aveva nelle Antille un fratello, maggiore di lui di sei anni;

Axel Wickborn, di Sainte-Croix, diciannove anni: la sua famiglia esercitava il commercio del legname in Danimarca, a Copenaghen;

Gli olandesi erano rappresentati da Albertus Leuwen, di Saint-Martin, vent'anni, figlio unico: i suoi genitori abitavano nei dintorni di Rotterdam;

Magnus Anders, di origine svedese, nato a Saint-Barthélemy, diciannove anni: la sua famiglia, venuta di recente a sistemarsi a Goteborg, in Svezia, non aveva rinunciato a tornare nelle Antille, appena fatto fortuna.

Bisogna riconoscere che il viaggio che per alcune settimane li avrebbe ricondotti nel paese d'origine, era certamente tale da soddisfare questi giovani studenti, la maggior parte dei quali forse non sarebbe stata mai destinata a rivederlo. Louis Clodion aveva uno zio, fratello di sua madre, alla Guadalupa; Niels Harboe un fratello, a Saint-Thomas; Hubert Perkins tutta la famiglia, ad Antigua; i loro compagni però non avevano più nessun parente nelle altre isole dell'arcipelago, abbandonate senza alcuna intenzione di farvi ritorno.

I vincitori meno giovani erano: Roger Hinsdale, di carattere un po' altero;

Louis Clodion, serio e laborioso, simpatico a tutti; Albertus Leuwen, il cui sangue olandese non si era per nulla scaldato al sole delle

Antille. Dopo di loro venivano Niels Harboe, la cui vocazione non si era ancora manifestata; Magnus Anders, appassionatissimo per le cose del mare e che si preparava a far parte della marina mercantile; Axel Wickborn, che era incline a prestare servizio nell'esercito danese; poi, citandoli a seconda dell'età, John Howard, un po' meno britannizzato del suo compatriota Roger Hinsdale; i due più giovani, infine, erano: Hubert Perkins, destinato al commercio, come è stato già detto, e Tony Renault, nel quale la passione per il canottaggio avrebbe potuto suscitare, in avvenire, quella della navigazione.

A questo punto sarebbe opportuno farsi una domanda di una qualche importanza: questo viaggio avrebbe forse compreso la visita a tutte le Antille, le Grandi e Piccole, quelle del Vento e quelle Sottovento? Una completa esplorazione dell'arcipelago avrebbe richiesto un maggior numero di settimane di quelle di cui i vincitori del concorso avrebbero potuto disporre. Infatti non vi sono meno di trecentocinquanta isole o isolotti, in questo arcipelago delle Indie Occidentali; ammesso che ciò fosse stato possibile, a visitarne una al giorno, dedicando a ciascuna di esse una brevissima visita, sarebbe occorso un intero anno.

Ma non erano quelle le intenzioni della signora Kethlen Seymour. I pensionanti dell'Antilian School avrebbero dovuto limitarsi a trascorrere alcuni giorni ciascuno nell'isola nativa, rivedere i genitori o gli amici che ancora vi fossero, e rimettere piede ancora una volta sulla terra ove era nato.

Come si vede, ciò avrebbe comportato la necessità di eliminare dall'itinerario, per prima cosa, le Grandi Antille (Cuba, Haiti, San Domingo, Portorico) dal momento che i pensionanti spagnoli non erano riusciti a vincere il concorso; la Giamaica, per il fatto che nessun laureato era originario di questa isola britannica; e la olandese isola di Curaçao, per l'identico motivo. Non sarebbero state visitate neppure le Piccole Antille, che sono sotto il dominio del Venezuela; e cioè Tortigos, Marguerite, Tortuga, Blanquilla, Ordeilla, Avas.

Pertanto le sole isole della Micro-Antilia che i vincitori delle borse di viaggio avrebbero visitato sarebbero state: Santa Lucia, Dominica, Antigua (inglesi), Guadalupa, Martinica (francesi), Saint-Thomas, Sainte-Croix (danesi), Saint-Barthélemy (svedese) e Saint-

Martin, appartenente in parte all'Olanda e in parte alla Francia.

In queste nove isole, che facevano parte del gruppo, geografico delle isole del Vento, avrebbero fatto sosta i nove pensionanti dell'Antilian School.

Nessuno si stupirà tuttavia nell'apprendere che a questo itinerario sarebbe stata aggiunta una decima isola, che certamente avrebbe ricevuto la visita più lunga e più doverosa.

Quest'isola era la Barbados, del gruppo delle isole del Vento, una delle più importanti del dominio coloniale che il Regno Unito possedeva in quei paraggi.

Era là che abitava, infatti, la signora Kethlen Seymour; era certamente il meno, anche per un naturalissimo sentimento di gratitudine, che i nove vincitori potessero fare, andando a renderle doveroso omaggio.

È facile comprendere che, se la generosa inglese desiderava ricevere i vincitori del concorso, costoro, da parte loro, nutrivano il vivissimo desiderio di conoscere la ricchissima indigena della Barbados per manifestarle la propria riconoscenza.

Essi non se ne sarebbero rammaricati, del resto, perché un *post-scriptum* della lettera, che il signor Ardagh aveva fatto conoscere agli interessati, rivelava fino a qual punto la signora Kethlen Seymour spingesse la sua generosità.

Oltre alle spese comportate dal viaggio, che ella assumeva interamente a suo carico, una somma di settecento sterline[6] sarebbe stata consegnata, infatti, a ciascuno dei nove, alla partenza dall'isola Barbados.

Per quanto riguarda la durata del viaggio, sarebbe stato opportuno chiedersi: il tempo delle vacanze sarebbe stato sufficiente? Certamente sì, ma a condizione di anticiparne di un mese l'inizio regolamentare, la qualcosa avrebbe anche permesso di attraversare l'Atlantico durante la bella stagione, sia all'andata che al ritorno.

Queste condizioni erano accettabilissime e quindi furono accolte con entusiasmo. Non c'era affatto da temere che le famiglie movessero obiezioni a un viaggio utile e piacevole da ogni punto di vista. Tenendo conto di possibili ritardi, il viaggio non sarebbe durato più di

[6] 17.500 franchi. *(N.d.A.)*

sette od otto settimane, con la certezza che i giovani partecipanti sarebbero tornati in Europa, con il cuore colmo di indimenticabili ricordi.

Le famiglie ebbero risposta anche a quest'ultima domanda: i laureati, i più grandi dei quali non avevano ancora superato i vent'anni, avrebbero viaggiato forse da soli? Senza la mano di un insegnante che li tenesse uniti e a freno? Non ci sarebbero stati gelosie e contrasti se tra questi giovani appartenenti a diversi stati europei fosse sorto qualche litigio per motivi di nazionalità nel corso della visita all'arcipelago? Avrebbero forse dimenticato che erano tutti originari delle Antille e pensionanti della stessa scuola, quando l'intervento del prudente e giudizioso signor Ardagh non sarebbe stato più possibile?

Il direttore dell'Antilian School pensava a questi inconvenienti; se non gli era lecito accompagnare gli alunni, egli si chiedeva ora chi mai avrebbe potuto sostituirlo nell'espletamento di questo compito, a volte tanto difficile.

Ma questo lato della faccenda non era sfuggito allo spirito pratico della signora Kethlen Seymour. Vedremo, perciò, come la prudente signora lo aveva risolto, dal momento ch'ella non avrebbe mai permesso che i nove giovani venissero sottratti, durante il viaggio, a ogni autorità.

E come si sarebbe effettuata la traversata dell'Atlantico? A bordo di navi che prestano servizio regolare tra l'Inghilterra e le Antille? Con posti e cabine prenotati al nome di ciascuno dei nove giovani studenti?

Vogliamo ripetere: essi non avrebbero viaggiato a loro spese e nessuna spesa del genere avrebbe dovuto essere sottratta alle settecento sterline che sarebbero state loro consegnate al momento di lasciare la Barbados per tornare in Europa.

Nella lettera della signora Kethlen Seymour c'era un paragrafo che rispondeva a tale domanda nei seguenti termini:

«Il trasporto attraverso l'oceano sarà da me pagato. Una nave noleggiata per le Antille attenderà i passeggeri nel porto di Cork, Queenstown, Irlanda. La nave è l'*Alert*, agli ordini del capitano Paxton, già pronta a prendere il mare e la cui partenza è stata già fissata per il 30 giugno. Il capitano Paxton conta di ricevere i suoi passeggeri per

tale data, e leverà l'ancora non appena essi saranno a bordo».

I giovani turisti avrebbero viaggiato, dunque, se non da principi, quanto meno da *yachtmen.*[7] Una nave era a loro disposizione per condurli alle Indie Occidentali e riportarli poi in Inghilterra! La signora Kethlen Seymour faceva le cose con larghezza! Provvedeva a tutto con munificenza, questa Mecenate inglese! E, per dire la verità, se le milionarie spendessero i loro milioni in opere del genere, ci sarebbe da augurar loro di possederne sempre molti.

Nel piccolo mondo del collegio, accadde così, che se i vincitori erano già invidiati dai loro compagni, quando ancora si ignoravano le disposizioni della generosa signora, l'invidia si accrebbe al massimo quando furono note le condizioni di comodità e di piacere in cui il viaggio sarebbe stato effettuato.

I vincitori del concorso ne erano incantati: i loro sogni diventavano realtà. Dopo aver attraversato l'Atlantico, avrebbero visitato le principali isole dell'arcipelago a bordo del loro yacht.

— Quando si parte? — chiedevano.

— Sin da domani…

— Fin da oggi…

— No… tra sei giorni… — facevano notare i più prudenti.

— Oh, se fossimo già. a bordo dell'Alert!… — ripeteva Magnus Anders.

— A bordo della nostra nave! — precisava Tony Renault..

Ed essi non volevano neppure ammettere che sarebbe stato necessario fare alcuni preparativi, prima di affrontare quel viaggio attraverso l'oceano.

Per prima cosa, occorreva consultare i genitori, chiedere e ottenere il loro consenso, anche se si trattava di mandare i giovani studenti, non all'altro mondo, ma appena nel Nuovo Mondo. Il signor Julian Ardagh dovette dunque provvedere al necessario. L'esplorazione, che forse sarebbe durata due mesi e mezzo, obbligava a prendere alcune disposizioni indispensabili, a rifornirsi di abiti e, in particolare, di capi di vestiario adatti per il mare, quali stivali, copricapo e cappotti incerati: in una parola, tutto il necessario del marinaio.

Il direttore avrebbe inoltre dovuto scegliere la persona di fiducia

[7] Padroni dell'imbarcazione. *(N.d.T.)*

alla quale affidare la responsabilità di quei giovani. Non perché non fossero grandi abbastanza per sapere come comportarsi, o abbastanza giudiziosi per poter fare a meno di un sorvegliante; ma sarebbe stato sempre prudente unire a loro un mentore che avesse autorità su di essi. Tale era l'intenzione della saggia signora Kethlen Seymour, manifestata nella sua lettera, e bisognava uniformarvisi.

È superfluo dire che le famiglie degli alunni sarebbero state pregate di dare il loro consenso alle proposte che il signor Ardagh avrebbe fatto loro conoscere. Tra questi giovani, alcuni avrebbero incontrato alle Antille i genitori o dei parenti che non avevano più visto da vari anni; Hubert Perkins ad Antigua, Louis Clodion a Guadalupa, Niels Harboe a Saint-Thomas. Sarebbe stata un'occasione del tutto inattesa, quella di rivedersi, e, per di più, in condizioni eccezionalmente piacevoli.

Del resto, il direttore dell'Antilian School aveva tenuto le famiglie sempre al corrente di tutto. Esse già sapevano che un concorso aveva messo in gara i vari pensionanti, e che in premio avrebbero avuto borse di viaggio. Dopo averne conosciuto il risultato, apprendendo ora che i vincitori sarebbero andati a visitare le Indie Occidentali, essi – il signor Ardagh ne era sicuro – avrebbero realizzato il loro più vivo desiderio.

Nell'attesa il direttore rifletteva sulla scelta che doveva fare; sulla scelta, cioè, di colui che sarebbe stato a capo di questa classe viaggiante, del mentore i cui consigli avrebbero mantenuto la buona armonia tra questi telemachi[8] in erba. La scelta non mancava di suscitare in lui qualche perplessità. Si sarebbe rivolto a quel professore del collegio che gli sarebbe parso meglio adatto a rispondere a tutte le condizioni imposte dalle circostanze? Ma l'anno scolastico non era ancora terminato; non era possibile interrompere i corsi, prima delle vacanze. Il personale insegnante doveva rimanere al completo.

Fu questo anche il motivo per cui il signor Ardagh ritenne di non poter accompagnare di persona i nove vincitori. La sua presenza era necessaria, durante gli ultimi mesi di scuola; egli non poteva non assistere personalmente alla distribuzione dei premi, il 7 agosto.

---

[8] Riferimento a Telemaco, figlio di Ulisse, che sotto la guida del precettore Mentore, prende il mare alla ricerca del padre. *(N.d.T.)*

Escluso lui ed esclusi i professori, non aveva forse sottomano proprio l'uomo che gli occorreva, serio e metodico per eccellenza? L'uomo che avrebbe espletato coscienziosamente le sue funzioni e che meritava assoluta fiducia? L'uomo che ispirava generale simpatia, e che i giovani viaggiatori avrebbero accettato volentieri come mentore?

Rimaneva però da superare una cosa: questa persona avrebbe mai acconsentito a fare questo viaggio? Avrebbe accettato di avventurarsi al di là dei mari?

La mattina del 24 giugno, cinque giorni prima della data stabilita per la partenza dell'Alert , il signor Ardagh fece pregare il signor Patterson di venire nel suo ufficio: aveva un'importante comunicazione da fargli.

Il signor Patterson, economo del collegio, era occupato, secondo la sua inveterata abitudine, a mettere in regola i conti del giorno precedente.

Quando il signor Ardagh mandò a chiedere di lui, il signor Patterson alzò gli occhiali sulla fronte e disse al domestico, rimasto sulla soglia:

— Vado immediatamente dal signor direttore.

Riabbassò gli occhiali e riprese la penna per terminare la coda di un 9, che stava disegnando in fondo alla colonna deRe spese del suo libro mastro. Con il suo righino di ebano, tirò poi una linea sotto la colonna deRe cifre, di cui aveva allora terminato la somma. Dopo avere scosso lievemente la penna sopra il calamaio, la cacciò più volte neRa ciotolina di graniglia che ne assicurava la pulizia, l'asciugò con cura e la depose accanto al righino, lungo il leggio; poi girò la pompetta del calamaio per farvi rientrare l'inchiostro, mise il foglio di carta assorbente sulla pagina delle spese e, facendo bene attenzione a non alterare la coda del 9, chiuse il registro, che introdusse nell'interno della scrivania. Proseguì riponendo nella loro scatola il raschietto, la matita e la gomma elastica e soffiando sulla carta assorbente per allontanare qualche granello di polvere, finché si alzò, sospinse la sua poltrona dal cuscino di cuoio a forma di ciambella, si tolse le mezze maniche di seta e le appese a un attaccapanni accanto al camino; diede una spazzolata alla sua finanziera, al panciotto e ai

calzoni, prese il cappello, di cui lustrò il pelo brillante con il gomito, prima di metterlo in capo, e mise i guanti di pelle nera, come se andasse a far visita a un alto personaggio dell'università; infine, diede uno sguardo allo specchio, per accertarsi che il suo abbigliamento fosse irreprensibile, prese le forbici per tagliare un pelo dei favoriti che oltrepassava la linea regolamentare, verificò se fazzoletto e portafoglio erano nelle tasche e aprì la porta dello studio; oltrepassatane la soglia, richiuse accuratamente la porta con una delle diciassette chiavi che tintinnavano nel suo mazzo e scese le scale che portavano nel vasto cortile, che attraversò obliquamente, con passo lento e uguale, per raggiungere gli alloggi ove era posto lo studio del signor Ardagh. Quando fu dinanzi alla porta si fermò, premette il bottone elettrico, la cui tremula soneria risonò all'interno, e attese.

Fu soltanto allora che il signor Patterson si chiese, grattandosi la fronte con la punta dell'indice:

— Che cosa mai avrà da dirmi il signor direttore?

A quell'ora del mattino, l'invito di presentarsi al direttore doveva sembrare insolito all'economo del collegio, la cui mente formulava ipotesi diverse.

Giudicatene voi stessi: l'orologio del signor Patterson segnava appena le nove e quarantasette! E non si poteva non prestar fede alle indicazioni di quello strumento di precisione, che non sbagliava neppure di un secondo al giorno e la cui regolarità eguagliava quella del suo proprietario! Il signor Patterson non si era mai recato dal signor Ardagh prima delle undici e quarantatre, per fargli il suo rapporto giornaliero sulla situazione economica della scuola, e non era mai capitato che egli non fosse arrivato tra il quarantaduesimo e il quarantatreesimo minuto.

Il signor Patterson doveva quindi supporre (ed egli infatti lo suppose) che doveva essere accaduto qualcosa di insollto, perché il direttore lo mandasse a chiamare prima ancora che egli avesse fatto il bilancio delle spese e degli incassi, del giorno precedente. Ora, egli avrebbe terminato il bilancio al ritorno, e possiamo essere assolutamente certi che quel fatto insolito non avrebbe dato luogo a nessun errore.

La porta si aprì per mezzo del cordone collegato con la portineria.

Il signor Patterson fece qualche passo – cinque, come al solito – nel corridoio e batté un colpo discreto sul pannello di una seconda porta, sulla quale si leggevano queste parole: *Ufficio del direttore.*

— Entrate — gli fu subito risposto.

Il signor Patterson si tolse il cappello, scosse i granellini di polvere smarritisi sui suoi stivaletti, riaggiustò i guanti ed entrò nell'ufficio, llluminato da due finestre che davano sul vasto cortile, le cui tapparelle erano abbassate a metà. Il signor Ardagh era seduto a una scrivania munita di più bottoni elettrici e aveva alcune carte sotto gli occhi. Dopo aver sollevato il capo, fece un cenno amichevole al signor Patterson.

— Mi avete mandato a chiamare, signor direttore?… — disse l'economo.

— Sì, signor Patterson — rispose il signor Ardagh. — Volevo parlarvi di una faccenda che vi riguarda personalmente.

Gli indicò una sedia, vicino alla scrivania, e aggiunse:

— Sedetevi.

Il signor Patterson sedette, dopo aver sollevato con cura le falde della sua lunga finanziera, stese una mano sul ginocchio e con l'altra accostò il cappello al petto.

Il signor Ardagh prese la parola:

— Voi conoscete, signor economo, il risultato del concorso per borse di studio svoltosi tra i nostri pensionanti…

— Lo conosco, signor direttore — rispose il signor Patterson. — E mio pensiero che la generosa iniziativa della nostra compatriota delle colonie onori l'Antilian School.

Il signor Patterson parlava con pacatezza, adoperando parole scelte di cui metteva in rilievo le sillabe, accentuandole, non senza qualche preziosità, quando gli sfuggivano dalle labbra.

— Sapete anche — riprese il signor Ardagh — qual uso bisognerà fare di queste borse di viaggio…

— Non lo ignoro, signor direttore — rispose il signor Patterson, inchinandosi lievemente, quasi per salutare con il cappello qualche persona al di là degli oceani. — La signora Kethlen Seymour è una dama il cui nome troverà un'eco sonora nei posteri. Mi sembra difficile che possa disporre in modo migliore della ricchezza che la nasci-

ta o il lavoro le hanno accordato… Disporne in favore di una giovinezza avida di viaggi in paesi lontani…

— È questa anche la mia opinione, signor economo. Ma veniamo al dunque. Sapete egualmente in quali condizioni dovrà farsi questo viaggio alle Antille?

— Ne sono informato, signor direttore. Una nave sarà in attesa dei nostri giovani viaggiatori, e io spero per essi che non occorrerà supplicare Nettuno perche lanci il suo celebre «Quos ego…»[9] alle onde corrucciate dell'Atlantico!

— Lo spero anch'io, signor Patterson, anche perché la traversata, sia all'andata che al ritorno, si effettuerà durante la bella stagione.

— In effetti, luglio e agosto sono i mesi di riposo preferiti dalla capricciosa Teti… — rispose l'economo.

— In questo modo — aggiunse il signor Ardagh — la navigazione sarà più piacevole sia per i miei giovani premiati, sia per la persona che dovrà accompagnarli…

— Persona — disse il signor Patterson — che avrà in più l'amabile compito di presentare alla signora Kethlen Seymour i rispettosi omaggi e la simpatica riconoscenza dei pensionanti dell'Antilian School.

— Mi rincresce, dirvi — disse il direttore — che questa persona non potrò essere io. Alla fine dell'anno scolastico, alla vigilia degli esami, che dovrò presiedere, la mia assenza è impensabile…

— Avete ragione, signor direttore — rispose l'economo. — Non sarà certamente da compiangere colui che sarà chiamato a prendere il vostro posto.

— Certamente, e io non avrei che l'imbarazzo della scelta. Mi occorre un uomo di assoluta fiducia, sul quale io possa fare completo assegnamento, e che sia accettato senza contestazione dalle famiglie dei nostri giovani vincitori.Ebbene, quest'uomo l'ho trovato nel personale della scuola…

— Vi porgo le mie felicitazioni, signor direttore. È senza dubbio un insegnante di scienze o di lettere…

— No; non è possibile interrompere gli studi prima delle vacanze.

---

[9] Alla lettera «che io»… Locuzione con cui Nettuno esprimeva il suo dominio sui flutti in tempesta. *(N.d.T.)*

Mi è parso però che questa interruzione presenterebbe minori inconvenienti per ciò che riguarda la situazione finanziaria della scuola: siete voi, signor economo, che io avrei scelto per accompagnare i nostri ragazzi alle Antille…

Il signor Patterson non riuscì a frenare un gesto di sorpresa; si alzò di colpo e si tolse gli occhiali.

— Io… signor direttore?… — disse con voce un po' turbata.

— Voi, signor Patterson! E sono certo che la contabilità del viaggio sarà in perfetta regola, non meno di quella della scuola.

— Il signor Patterson pulì con un'estremità del fazzoletto il vetro degli occhiali, lievemente appannato dal vapore dei suoi occhi.

— Aggiungo — disse il signor Ardagh — che la munificenza della signora Kethlen Seymour assegna un premio di settecento sterline anche al mentore che sarà onorato di tali funzioni… Vi prego dunque, signor Patterson, di essere pronto a partire tra cinque giorni.

CAPITOLO III

IL SIGNOR PATTERSON E LA SIGNORA PATTERSON

SE il signor Horatio Patterson occupava il posto di economo all'Antilian School, ciò era dovuto al fatto che aveva abbandonato la carriera dell'insegnante per quella dell'amministratore. Latinista convinto, egli si rammaricava che in Inghilterra la lingua di Virgilio e di Cicerone non godesse della considerazione di cui fruiva in Francia, dove il mondo universitario le riservava un alto posto.

I francesi, è vero, possono rivendicare un'origine latina, alla quale non pretendono affatto i figli di Albione; forse per questo in Francia il latino riuscirà a resistere all'invasione dell'insegnamento moderno.

Per quanto non insegnasse più, non per questo il signor Patterson rimaneva meno fedele, in fondo al cuore, ai maestri dell'antichità romana, di cui professava il culto. Tuttavia, pur ricordando a memoria molte citazioni di Virgilio, di Ovidio o di Orazio, egli dedicava le sue qualità di contabile esatto e metodico all' amministrazione delle finanze del collegio. Con la precisione e anche con la minuziosità che gli erano peculiari, dava l'impressione di essere un economo modello, che nulla ignora dei misteri del dare e dell'avere, e neppure delle minuziose particolarità della contabilità.

Dopo essere stato un tempo premiato agli esami in lingue antiche, egli avrebbe potuto esserlo, ora, in un concorso per la tenuta dei libri contabili o per la sistemazione di un bilancio scolastico.

Molto probabilmente, del resto, sarebbe stato il signor Horatio Patterson a ereditare la successione dell'Antilian School, quando il signor Ardagh si fosse ritirato dalla scuola, dopo avervi fatto la propria fortuna. La scuola, infatti, godeva di grande prosperità e certamente non avrebbe corso pericoli in mani così degne di raccogliere quella importante successione.

Il signor Horatio Patterson aveva superato di alcuni mesi la qua-

rantina. Uomo di studio più che di sport, godeva di ottima salute, che peraltro non aveva mai messo in crisi con eccessi di nessun genere: il suo stomaco era buono, il cuore batteva con perfetta regolarità, i bronchi apparivano di eccellente qualità.

Era discreto e riserbato, molto equilibrato, avendo sempre evitato di compromettersi con atti e con parole; temperamento di volta in volta teorico e pratico, incapace di scortesia, era assai tollerante. Volendo applicargli una locuzione che non gli sarebbe affatto dispiaciuta, si sarebbe potuto dire che egli era molto *compos sui.*[10]

Di statura al disopra della media, con spalle poco ampie e un po' sfuggenti, il signor Horatio Patterson era piuttosto goffo nel camminare e mancava di eleganza negli atteggiamenti. Un gesto istintivamente enfatico accompagnava le sue parole, con un'articolazione lievemente pretenziosa. Benché la sua fisionomia fosse seria, egli a volte non disdegnava di sorridere. I suoi occhi, di colore blu pallido, erano un po' spenti, da miope, il che lo costringeva a portare occhiali con lenti molto spesse e che egli collocava sulla punta del naso prominente. In breve, spesso imbarazzato dalle lunghe gambe, camminava con i calcagni troppo accostati l'uno all'altro, sedeva goffamente, tanto da far temere che potesse scivolare dalla sedia, e se si stendeva sul letto bene o male, era solo lui a saperlo.

Esisteva anche una signora Patterson, che aveva allora trentasette anni: donna molto intelligente, senza civetteria e senza pretese. Il marito non le sembrava ridicolo ed egli sapeva apprezzare la sua collaborazione, quando lo aiutava nel lavoro di contabilità. Del resto, anche se l'economo dell'Antilian School era uomo di numeri, non bisogna credere che egli trascurasse il suo abbigliamento, perché poco curante dell'apparenza. Sarebbe stato un errore crederlo. Non c'era nodo di cravattta fatto meglio del suo, né stivaletti con la punta di cuoio verniciato meglio lucidati dei suoi, né camicia meglio inamidata della sua (per non contare la sua impettita persona), nulla di più irreprensibile dei suoi calzoni neri, di più chiuso del suo panciotto, simile a quello di un clergyman, di più abbottonato dell'ampia finanziera che gli giungeva a mezza gamba.

Il signor Patterson e sua moglie occupavano, negli edifici della

[10] Padrone di sé. *(N.d.T.)*

scuola, un comodo appartamento. Le finestre ricevevano luce, da un lato, dal vasto cortile, dall'altro davano sul giardino, ricco di vecchi alberi, le cui aiuole erano mantenute in un piacevole stato di freschezza. L'appartamento, composto da una mezza dozzina di camere, era posto al primo piano.

Dopo la visita fatta al direttore, il signor Horatio Patterson andò nel suo appartamento. Non si era fatto fretta, desideroso di dare una certa maturità alle proprie riflessioni. Senza dubbio, esse non si sarebbero protratte più di quei pochi minuti che sarebbe durata la sua assenza.

Una persona abituata a veder giusto, a vedere le cose sotto il loro aspetto reale, a pesare in ogni cosa il pro e il contro, come era solito bilanciare il dare e l'avere nel suo libro mastro, avrebbe fatto presto a prendere una decisione. Questa volta, però, non sarebbe stato prudente imbarcarsi – è questa la parola più appropriata – con leggerezza in questa avventura.

Prima di rientrare, il signor Horatio Patterson fece, perciò, i suoi cento passi nel cortile, deserto a quell'ora, sempre dritto come un parafulmine e rigido come un palo, fermandosi, ripigliando a camminare, ora con le mani sul dorso e ora con le braccia conserte, con lo sguardo vagante su qualche orizzonte lontano, oltre i muri del collegio.

Poi, volendo terminare i conti del giorno precedente, non resistette al desiderio di raggiungere il suo ufficio, prima di andare a parlare con la signora Patterson. Solo dopo un'ultima verifica, avrebbe potuto discutere, in libertà di spirito e senza alcuna preoccupazione, i vantaggi e gli inconvenienti della comunicazione fattagli dal direttore.

Tutto ciò richiese ovviamente poco tempo. Lasciato il suo ufficio al piano terreno, salì al primo piano nel momento in cui i pensionanti lasciavano le aule.

Si formarono subito vari gruppi, tra i quali anche quello dei nove laureati. Si sarebbe detto che quei ragazzi fossero già a bordo dell'Alert , a più miglia al largo delle coste dell'Irlanda! E di che cosa essi parlassero, con poca o molta volubilità, non è difficile immaginare.

Se la faccenda del viaggio alle Antille era ormai risolta, ce n'era un'altra tuttavia che per essi non lo era ancora stata. Avrebbero avuto un accompagnatore dalla partenza all'arrivo?

In fondo, sembrava loro comprensibile che non venissero lasciati soli ad attraversare l'Atlantico… La signora Kethlen Seymour aveva forse segnalato qualcuno in particolare o aveva deciso di lasciar fare al signor Ardagh? Pareva difficile che il direttore della scuola potesse assentarsi in quelle settimane… A chi sarebbe stata affidata, allora, quella funzione? Il signor Ardagh aveva già fatto la sua scelta?

Ad alcuni venne l'idea che la persona scelta fosse il signor Patterson. Ma l'economo, tranquillo e casalingo, che non si era mai allontanato dal focolare domestico, avrebbe acconsentito a mutare ogni sua abitudine? a separarsi per più settimane dalla signora Patterson? Avrebbe accettato quella funzione e, con essa, la responsabilità che comportava? Tutto ciò sembrava improbabile.

Il signor Horatio Patterson era stato certamente un po' stupito, quando il direttore gli aveva fatto quella comunicazione, e da ciò si potrà comprendere che anche la signora Patterson lo sarebbe stata, non meno del marito, non appena al corrente della proposta. A nessuno sarebbe mai venuto in mente che due persone strettamente unite — si sarebbe potuto dire chimicamente combinate insieme — potessero essere separate, dissociate, sia pure per alcune settimane. E, tuttavia, era inammissibile che la signora Patterson partecipasse al viaggio.

Era proprio di queste considerazioni che si preoccupava il signor Patterson, mentre si recava nel suo appartamento. Occorre però aggiungere che la sua decisione, quando aprì la porta della sala dove la signora Patterson lo attendeva, era stata già presa e, anche, ragionevolmente presa.

Per prima cosa, non ignorando che l'economo era stato chiamato all'ufficio del direttore, ella gli disse, appena entrato:

— Ebbene, signor Patterson, che cosa c'è, dunque? — Novità, signora Patterson, grandi novità…

— E stato deciso, immagino, che sarà il signor Ardagh ad accompagnare i ragazzi alle Antille.

— Nient'affatto: gli è impossibile lasciare la scuola, in questo pe-

riodo dell'anno.

— Ha fatto allora la sua scelta?

— Sì.

— Chi è stato scelto?

— Io.

— Voi, Horatio?…

— Io.

La signora Patterson si riprese senza troppa fatica dallo stupore prodotto in lei da quella risposta. Poiché era una donna intelligente e sapeva farsi una ragione delle cose, la degna compagna del signor Patterson non perdette tempo in inutili recriminazioni.

Dopo avere scambiato con lei alcune frasi, il marito si era accostato alla finestra e con quattro dita della mano sinistra si era messo a tambureggiare sui vetri.

La signora Patterson andò a mettersi accanto a lui:

— Avete accettato? — gli chiese.

— Ho accettato.

— Credo che abbiate fatto bene.

— Lo credo anch'io, signora Patterson. Non potevo rifiutare: è una prova di fiducia, da parte del direttore.

— Non era possibile rifiutare, signor Patterson, e mi rammarico solo di una cosa…

— Quale?

— Che non si tratta di un viaggio via terra, ma via mare, e che bisognerà attraversare l'Atlantico…

— È una necessità, signora Patterson. Tuttavia, l'idea di una traversata di due o tre settimane non mi spaventa. Abbiamo una buona nave a nostra disposizione. In questo periodo dell'anno, tra luglio e settembre, il mare sarà calmo e la navigazione favorevole… E poi, c'è anche un premio per il capo della spedizione… detto anche il mentore, titolo che mi sarà attribuito…

— Un premio? — ripeté la signora Patterson, che non era insensibile a quel genere di benefizi.

— Sì — rispose il signor Patterson. — Un premio uguale a quello che spetterà a ogni ragazzo…

— Settecento sterline?

— Settecento sterline.

— La somma ne vale la pena.

Il signor Patterson dichiarò che quello era anche il suo parere.

— A quando, la partenza? — chiese la signora Patterson, che non aveva altre obiezioni da fare.

— Il 30 giugno. Bisogna che tra cinque giorni si raggiunga Cork, dove l'*Alert* ci attende. Non abbiamo tempo da perdere; e dunque fin da oggi cominceremo i preparativi…

— Penserò io a tutto, Horatio — disse la signora Patterson.

— Non dimenticherete nulla…

— State tranquillo!

— Abiti leggeri; dobbiamo viaggiare in paesi caldi, che arrostiscono sotto il fuoco di un sole tropicale…

— Gli abiti leggeri saranno pronti.

— Di colore nero; i vestiti a fantasia del turista non sarebbero adatti, né alla mia posizione né al mio carattere.

— Fidatevi di me, signor Patterson; non dimenticherò neppure la formula Wergal contro il mal di mare e gli ingredienti di cui essa consiglia l'uso…

— Oh, il mal di mare! — disse il signor Patterson con disdegno.

— Non importa, sarà per motivi di prudenza — riprese la signora Patterson. — E deciso, dunque; si tratta di un viaggio di due mesi e mezzo…

— Due mesi e mezzo, e cioè dieci o undici settimane. E vero però che in questo spazio di tempo si possono correre dei rischi!… Come ha detto un saggio, se si sa quando si parte, non si sa mai quando si ritorna…

— Importa però che si ritorni — disse saggiamente la signora Patterson. — Non dovete spaventarmi, Horatio… Io mi rassegno, senza recriminazioni intempestive, a un'assenza di due mesi e mezzo e all'idea di un viaggio per mare… So i pericoli che esso rappresenta. Ho motivo di credere che saprete evitarli con la vostra abituale prudenza. Ma non lasciatemi sotto la penosa impressione che il viaggio possa durare di più…

— Le osservazioni che ho creduto opportuno di fare — rispose il signor Patterson, scusandosi con un gesto di aver oltrepassato i limiti

consentiti — non hanno lo scopo di seminare preoccupazioni nel vostro cuore… Desideravo soltanto mettervi in guardia contro ogni inquietudine, per il caso in cui il ritorno avvenisse in ritardo, se non vi è motivo di concepire un serio allarme…

— Sia come volete,.signor Patterson, ma si tratta di un'assenza di due mesi e mezzo ed io voglio sperare che essa non si prolungherà oltre questo termine.

— Voglio sperarlo anch'io — rispose il signor Patterson. —In fondo, di che si tratta? Di una gita in un paese delizioso… di una passeggiata, da un'isola all'altra, attraverso le Indie Occidentali. E se anche dovessimo tornare in Europa con quindici giorni di ritardo…

— No, Horatio — dichiarò la brava signora, impuntandosi più del solito. Manco a farlo apposta, senza troppo sapere neppure per quale motivo, ecco il signor Patterson impuntarsi anche lui, come non era mai stato nelle sue abitudini. Aveva forse qualche interesse ad accrescere le apprensioni della signora Patterson?

È certo che egli insistette con foga sui pericoli che qualsiasi viaggio comporta, soprattutto un viaggio oltremare. E quando la signora Patterson si rifiutò di ammettere i pericoli a lei prospettati con frasi e gesti enfatici, egli disse:

— Non vi chiedo di vederli, ma di prevederli, e in conseguenza di questa previsione, debbo prendere opportune, indispensabili precauzioni…

— Quali, Horatio?

— Per prima cosa, signora Patterson, penso di far testamento…

— Fare testamento!

— In forma regolare…

— Volete mettermi la morte nel cuore? — disse la signora Patterson, che cominciava a vedere quel viaggio sotto una luce spaventosa.

— No, signora Patterson, no! Voglio soltanto agire con saggezza e prudenza. Io sono una di quelle persone che ritengono utile prendere le loro ultime disposizioni prima di salire sul treno, e, a maggior ragione, quando si debbono avventurare sulla pianura liquida degli oceani.

Tale era quell'uomo; ma si sarebbe egli limitato alle semplici disposizioni testamentarie? Certamente; che cosa si sarebbe potuto

immaginare d'altro? Comunque sia, due cose non mancarono di preoccupare al massimo la signora Patterson: il pensiero che suo marito avrebbe regolato le questioni di eredità, sempre molto delicate, e le visioni dei pericoli della traversata dell'Atlantico, con eventuali collisioni, arenamenti, naufragi, abbandono in qualche isola, alla mercé dei cannibali…

Il signor Patterson comprese allora che si era spinto troppo oltre e adoperò frasi forbitissime per tranquillizzare quella metà di se stesso che era la signora Patterson, uno dei termini, detto con altre parole, di questa vita in partita doppia che si chiama matrimonio. Riuscì alla fine a dimostrarle che un eccesso di prudenza non avrebbe potuto aver mai conseguenze nocive o spiacevoli e che la ricerca di garanzie contro ogni eventualità non significava affatto dare un addio per sempre alle gioie della vita.

— Quell''*aetemum vale*[211] — aggiunse — che Ovidio pone sulle labbra di Orfeo, quando egli perdette per la seconda volta la sua cara Euridice!

No! La signora Patterson non avrebbe perduto il signor Patterson, nemmeno una prima volta. Ma quell'uomo" preciso e minuzioso voleva che ogni cosa fosse regolata; non avrebbe rinunciato all'idea difare testamento. Quel giorno stesso, si sarebbe recato da un notaio; l'atto sarebbe stato compilato secondo la legge, perché non desse luogo, nel caso che fosse stato necessario aprirlo, a nessuna dubbia interpretazione.

Si immagina facilmente che, dopo ciò, la signora Patterson non mancò di prendere ogni precauzione, per il caso in cui l'*Alert* si fosse perduto, corpo e beni, in pieno oceano, e che fosse stato necessario rinunciare per sempre ad aver notizie del suo equipaggio e dei suoi passeggeri.

Ma questo non era certamente il parere del signor Patterson, perché egli aggiunse:

— E poi, ci sarà forse un'altra cosa, più…

— Quale, Horatio? — chiese la signora Patterson.

Il signor Patterson non ritenne, in quel momento, di parlare con maggior chiarezza.

---

[11] Addio per sempre. *(N.d.T.)*

— Nulla, nulla… vedremo! — si limitò a rispondere.

E se non volle dire di più fu certamente – lo si può ben credere – per non tornare a spaventare la signora Patterson. Forse pensava che non sarebbe riuscito a farle adottare la sua idea, neppure con l'aiuto di altre citazioni latine, che di solito egli non le lasciava mai mancare…

Alla fine, per porre termine al colloquio, concluse:

— Occupiamoci ora delle mie valigie e della mia cappelliera.

La partenza, è vero, si sarebbe effettuata dopo cinque giorni, ma ciò che è fatto, come si sa, non si deve più fare.

In breve, per il signor Patterson, come per i giovani laureati, non si trattò più che di fare i preparativi per il viaggio.

Del resto, se la partenza dell'*Alert* era stata fissata per il 30 giugno, dai cinque giorni che rimanevano bisognava sottrarre ventiquattro ore, per il viaggio da Londra a Cork.

La ferrovia, infatti, avrebbe dovuto trasportare i viaggiatori prima a Bristol, ove si sarebbero imbarcati sullo steamer che presta servizio ogni giorno tra l'Inghilterra e l'Irlanda;. discesa poi la Severn e attraversato prima il canale di Bristol e poi il canale San Giorgio, sarebbero sbarcati a Queenstown, all'ingresso della baia di Cork, sulla costa sud-occidentale della verde Erin.[12] La navigazione tra l'Inghilterra e l'Irlanda richiedeva un giorno, tempo sufficiente, riteneva il signor Patterson, per fare il suo noviziato del mare.

Le famiglie dei vincitori del concorso, già consultate, non tardarono a far pervenire, per telegramma o per lettera, la loro risposta. Per ciò che riguardava la famiglia di Roger Hinsdale, ciò. fu fatto il giorno stesso; fu lo stesso laureato, infatti, che andò a riferire ai suoi genitori che abitavano a Londra le intenzioni della signora Kethlen Seymour.

Le altre risposte giunsero, in seguito, da Manchester, Parigi, Nantes, Copenaghen, Rotterdam, Goteborg; un telegramma fu spedito da Antigua, dalla famiglia di Hubert Perkins.

La proposta aveva ricevuto un'accoglienza molto favorevole, e i più sinceri ringraziamenti erano stati espressi per la signora Kethlen Seymour.

---

[12] Antica denominazione dell'Irlanda. *(N.d.T.)*

Mentre la signora Patterson faceva i preparativi per il viaggio del marito, il signor Patterson dava un'ultima mano alla contabilità generale dell'Antilian School e si può essere certi che egli non avrebbe lasciato né una fattura da pagare né una registrazione a metà.

Poi avrebbe chiesto scarico a chi di dovere dell' amministrazione, a partire dal 28 giugno in poi.

Nel contempo, egli non trascurava nessuna delle sue faccende personali, e senza dubbio regolò a modo suo quella a cui teneva in modo particolare, e della quale dovette parlare alla signora Patterson molto più chiaramente di quanto non aveva fatto durante il loro primo colloquio.

A questo riguardo, tuttavia, gli interessati mantennero un silenzio assoluto. Sapremo in futuro di che cosa si trattava? Sì, certamente, se per disgrazia il signor Horatio Patterson non dovesse più far ritorno dal Nuovo Mondo.

E certo comunque che i due fecero ripetute visite a un uomo di legge, un *solicitor*[13] e che si presentarono anche dinanzi ai magistrati competenti. Fu osservato dal personale della scuola che, ogni volta che il signor Patterson e sua moglie tornavano insieme al loro appartamento, lui con aspetto più grave e riservato del solito, la sua degna consorte aveva a volte gli occhi rossi, come se avesse versato un mare di lagrime, e talaltra l'aspetto di chi è riuscito a condurre a buon fine un'energica risoluzione.

Del resto, nonostante la diversità di forme assunte nell'uno e nell'altra, queste espressioni di tristezza parvero, nella circostanza, assai ben giustificate.

Giunse il 28 giugno. La partenza sarebbe avvenuta in serata. Alle nove, il mentore e i suoi giovani compagni avrebbero preso il treno per Bristol.

Al mattino, il signor Julian Ardagh ebbe un ultimo colloquio con il signor Patterson.

Mentre gli raccomandava di tenere con precisione e regolarità la contabilità del viaggio – raccomandazione del tutto superflua – egli volle sottolineare l'importanza del compito che gli era stato affidato e come egli contasse su di lui per ottenere che la buona armonia re-

[13] Procuratore legale, ma anche notaio e avvocato. *(N.d.T.)*

gnasse tra i pensionanti dell'Antilian School.

Alle nove e mezzo della sera, vennero scambiati gli addii nel vasto cortile del collegio. Roger Hinsdale, John Howard, Hubert Perkins, Louis Clodion, Tony Renault, Niels Harboe, Axel Wickborn, Albertus Leuwen e Magnus Anders strinsero la mano del direttore, dei professori e dei loro compagni, che li vedevano partire non senza qualche gelosia.

Il signor Horatio Patterson aveva salutato la signora Patterson, di cui portava con sé la fotografia: si era espresso con frasi commosse, ma con la coscienza dell'uomo pratico, che si è posto in guardia contro ogni eventualità.

Poi, rivolgendosi ai nove vincitori delle borse di viaggio, che erano in procinto di montare sulla carrozza che li avrebbe condotti alla stazione, disse, scandendo le sillabe, questo verso di Orazio:

— *Cras ingens itembimus aequor.*[14]

E così erano partiti. Qualche ora dopo il treno li avrebbe portati a Bristol. Il giorno dopo avrebbero attraversato il canale San Giorgio, che il signor Horatio Patterson aveva chiamato *ingens aequor…*

E ora, buon viaggio ai vincitori del concorso dell'Antilian School!

[14] Domani solcheremo lo sconfinato mare. *(N.d.T.)*

CAPITOLO IV

LA TAVERNA DEL «BLUE FOX»

CORK è stata chiamata in passato Coves, nome che deriva da un terreno paludoso, il *Corroch,* in lingua gaelica. Dopo aver avuto modesti inizi come villaggio, Cork è divenuta borgata; ora, capitale del Munster, occupa il terzo posto in Irlanda.

Città industriale di qualche rilievo, deve forse la sua importanza marittima al porto di Queenstown – l'antico Coves – a valle del fiume Lee, dove hanno sede cantieri, magazzini e officine. Un porto di rifornimento e di sosta accoglie le navi, soprattutto quei velieri ai quali la Lee non offre un adeguato fondale.

Giungendo tardi a Cork, il signor Patterson e i vincitori delle borse non avrebbero avuto il tempo di visitare la città, né di percorrere questa bellissima isola che per mezzo di due ponti comunica con le due rive della Lee, né di passeggiare nei magnifici giardini delle isole vicine, né di vedere i suoi dintorni. Questo insieme municipale non comprende meno di ottantanovemila abitanti: settantanovemila Cork, diecimila Queenstown.

Di queste gite, che fanno passare in modo piacevole alcune ore, non si preoccupavano affatto tre individui seduti a tavola, la sera del 29 giugno, in fondo a una sala della taverna del *Blue Fox.*[15] Nascosti in quel cantuccio semibuio, essi chiacchieravano a bassa voce davanti ad alcune tazze spesso riempite e vuotate. Dal loro aspetto truce e dal loro nervosismo, un osservatore avrebbe compreso subito che si trattava di gente della peggiore risma: probabilmente bricconi ricercati dalla polizia, come si poteva forse supporre dagli sguardi diffidenti e sospettosi che essi lanciavano su coloro che entravano in quella losca locanda, in quella *tap*[16] malfamata che era il *Blue Fox*!

---

[15] Volpe azzurra. *(N.d.T.)*
[16] Bettola. *(N.d.T.)*

Del resto, le taverne non mancavano nel quartiere del porto: gli individui in cerca di un rifugio non avrebbero avuto che l'imbarazzo della scelta.

Se Cork è una città elegante, non può dirsi la stessa cosa di Queenstown, molto frequentata e uno dei porti di maggiore importanza dell'Irlanda. Con un movimento marittimo annuo di quattromilacinquecento navi, stazzanti nell'insieme un milione e duecentomila tonnellate, si potrà ben immaginare quale popolazione fluttuante vi si riversi ogni giorno. Ne consegue l'esistenza di numerose locande in cui pullulano gli ospiti di solito meno esigenti dal punto di vista della tranquillità, della pulizia e delle comodità. I marinai stranieri vi sono a contatto di gomito con quelli indigeni, e tale contatto non manca di causare spesso risse violente, che richiedono l'intervento della polizia.

Se quel giorno la polizia avesse posto piede nella sala del *Blue Fox*, avrebbe potuto mettere le mani su un pugno di malfattori evasi dalla prigione di Queenstown, di cui era alla ricerca già da alcune ore.

Ecco che cos'era accaduto:

Una nave da guerra della marina britannica aveva portato a Queenstown, otto giorni prima, l'equipaggio del trealberi inglese *Halifax*, già inseguito e catturato nei mari del Pacifico. Per sei mesi, la nave aveva esercitato la pirateria nella zona occidentale del Pacifico, tra le isole Salomone, le Nuove Ebridi e gli arcipelaghi della Nuova Bretagna. La cattura aveva messo fine perciò a un buon numero di azioni brigantesche e di pirateria, di cui gli inglesi erano stati particolarmente vittime.

Per i crimini che la giustizia rimproverava loro, accertati da fatti e da testimonianze, un castigo esemplare sarebbe stato pronunciato contro di essi dalla giustizia; e cioè, la condanna a morte – la forca – almeno per i capi maggiormente compromessi, e quindi per il capitano e per il nostromo dell'*Halifax.*

La banda era composta dai dieci individui catturati a bordo della nave. I rimanenti sette, che ne completavano il personale, fuggiti sopra un'imbarcazione, si erano rifugiati in qualche isola, dove sarebbe stato difficile acciuffarli. I più pericolosi erano comunque nelle mani

della polizia inglese e, nell'attesa del giudizio, erano stati rinchiusi nella prigione di Queenstown.

Non sarebbe stato possibile immaginare l'audacia del capitano Harry Markel e del suo braccio destro, il nostromo John Carpenter: approfittando di alcune circostanze, essi erano riusciti a scappare proprio il giorno precedente a quello in cui si erano nascosti nella taverna del *Blue Fox,* che era tra le più malfamate del porto. Squadre di poliziotti furono mobilitate immediatamente. Quei pericolosi malfattori, capaci di qualsiasi delitto, non potevano certo aver lasciato Cork o Queenstown, e pertanto le ricerche furono fatte nei vari quartieri delle due città.

Tuttavia, per precauzione, un certo numero di agenti sorvegliava anche il litorale per alcune miglia intorno alla baia di Cork. Nello stesso tempo, avevano inizio le perquisizioni, con il proposito di estenderle a tutte le *taps* del quartiere del porto.

Sono, queste, veri e propri rifugi in cui i banditi riescono spesso a sottrarsi alla cattura. Purché si mostri loro un po' di denaro, i locatori accolgono chiunque chieda loro asilo, senza preoccuparsi di sapere di quali persone si tratti o da dove provengano.

Bisogna notare, del resto, che i marinai dell'*Halifax* provenivano da vari porti d'Inghilterra e di Scozia e che nessuno di essi aveva mai dimorato in Irlanda. Nessuno perciò li avrebbe riconosciuti, né a Cork né a Queenstown, il che rendeva improbabile la loro cattura. Tuttavia, poiché la polizia possedeva i connotati di ciascuno, essi si sentivano sempre in pericolo. Non avevano certamente l'intenzione di prolungare un soggiorno pieno di rischi in quella città; avrebbero certamente approfittato della prima occasione favorevole per fuggire, sia raggiungendo la campagna sia ripigliando il mare.

L'occasione si sarebbe forse presentata presto e, per di più, in condizioni vantaggiose. Il che si può desumere dalla stessa conversazione dei tre uomini che sedevano a tavola, nel cantuccio più buio del *Blue Fox*, dove era possibile chiacchierare senza tema di essere ascoltati da orecchie indiscrete.

Harry Markel era il degno capo di quella banda, la quale non aveva esitato a prestargli ogni appoggio quando egli aveva fatto del trealberi *Halifax, che* comandava per conto di una ditta di Liverpool,

una nave di pirati nei lontani mari del Pacifico.

Quarantacinque anni, statura media, corpo robusto, salute di ferro, aspetto truce, egli non indietreggiava dinanzi a qualsiasi crudeltà. Molto più istruito dei suoi compagni, pur provenendo dalle file dei marinai, si era un po' per volta innalzato fino a diventare capitano della marina mercantile. Conoscendo bene il suo mestiere, avrebbe potuto percorrere una carriera onorevole, se passioni irruenti, un feroce appetito di denaro e la volontà di non avere altri padroni all'infuori di se stesso non lo avessero condotto sulla via del delitto. Del resto, abile nel celare i suoi vizi sotto l'asprezza dell'uomo di mare, e favorito da una fortuna persistente, non aveva mai ispirato diffidenza agli armatori per conto dei quali comandava la nave.

Di statura più piccola della sua ma di vigore notevole, il nostromo John Carpenter, che aveva quarant'anni, faceva contrasto con Harry Markel per il suo aspetto sornione, le sue maniere insinuanti, l'abitudine di adulare gli altri, una furbizia istintiva e una notevole facoltà di dissimulazione che lo rendevano ancora più pericoloso. Tutto sommato, non meno avido e non meno crudele del suo capo, egli aveva su di lui un pessimo ascendente, che Harry Markel subiva però volentieri.

Il terzo individuo, seduto alla stessa tavola, era il cuoco dell'*Halifax*, Ranyah Cogh, di origine indo-sassone. Devotissimo al capitano, come del resto tutti i suoi compagni, egli avrebbe meritato cento volte la forca per i delitti ai quali aveva partecipato insieme con gli altri, nel corso degli ultimi tre anni trascorsi sul Pacifico.

Questi tre uomini parlavano a bassa voce, tra una bevuta e l'altra. Ecco che cosa diceva John Carpenter:

— Non possiamo restare qui! Bisogna lasciare la taverna questa notte, e anche la città… La polizia ci è alle calcagna… domani potremmo essere acciuffati!

Harry Markel non diceva nulla, ma era anche lui dell'opinione che, tutti e tre, dovessero lasciare Queenstown prima che spuntasse il sole.

— Will Corty è in ritardo! — fece rilevare Ranyah Cogh.

— Lasciagli il tempo di venire! — rispose il nostromo. — Sa che lo aspettiamo qui ed è qui che ci raggiungerà.

— Se ci saremo ancora — rispose il cuoco, lanciando un'occhiata inquieta . verso la porta: — Se le guardie non ci avranno obbligati a svignarcela!

— Non importa — disse Harry Markel. — E meglio restare qui! — Se la polizia verrà a frugare in questa taverna, come nelle altre del quartiere, non ci lasceremo né sorprendere né prendere… C'è un'uscita sul retro: fuggiremo di là al minimo allarme!

Per alcuni istanti, il capitano e i suoi due compagni si accontentarono di vuotare i bicchieri colmi di grog al whisky. In quel cantuccio della sala, rischiarata appena da tre becchi di gas, essi erano quasi invisibili. Da ogni parte si levava un baccano di panche rimosse e un frastuono di voci che, ogni tanto, venivano dominate da quella di qualcuno che chiamava il proprietario e il suo aiutante, i quali, naturalmente, si affrettavano a servire la loro rozza clientela. Qua e là, poi; scoppiavano liti violente, seguite da uno scambio di botte. Era ciò che Harry Markel temeva maggiormente. Il chiasso avrebbe richiamato l'attenzione della polizia, la quale teneva il quartiere sotto la sua sorveglianza; quei malfattori avrebbero, allora, corso il grave rischio di essere riconosciuti. La conversazione riprese. John Carpenter disse:

— Sempre che Gorty sia riuscito a trovare una barca e a impadronirsene…

— A quest'ora, ogni cosa dovrebbe essere sistemata — rispose il capitano. — Nei porti c'è sempre qualche imbarcazione che si dondola, attraccata al suo ormeggio. Non è difficile saltarvi dentro… Corty deve averla condotta in un posticino sicuro.

— E gli altri? — chiese Ranyah Cogh. — Saranno riusciti a raggiungerlo?

— Certamente — rispose Harry Markel. — Era stabilito così. Rimarranno a sorvegliare la barca fino al nostro arrivo.

— Mi preoccupa il fatto che siamo qui da un'ora — disse il cuoco — senza che Corty si sia fatto vedere. Potrebbe essere stato arrestato…

— A me preoccupa di più — disse John Carpenter — il fatto che ancora non sappiamo se la nave sia sempre dov'era…

— Dev'esserci! — rispose Harry Markel. — E pronta a levare

l'ancora! Non c'era dubbio: il progetto del capitano e dei suoi compagni era quello di lasciare il Regno Unito, dove correvano troppi rischi, e anche l'Europa, per cercare asilo dall'altra parte dell'Oceano. Ma in quali condizioni speravano di realizzare questo progetto? Come sarebbero riusciti a introdursi su una nave in partenza?

Da ciò che aveva detto Harry Markel, sembrava che egli contasse di raggiungere la nave per mezzo dell'imbarcazione predisposta dal compagno Corty. Avevano dunque l'intenzione di nascondersi a bordo?

La difficoltà sarebbe stata notevole. Ciò che risulta possibile a una o due persone, non lo è più per dieci. Se si fossero nascosti nella stiva senza essere visti, sarebbero stati presto scoperti e segnalati a Queenstown.

Harry Markel doveva perciò avere in mente un altro modo di procedere, più pratico e sicuro. Quale? Era riuscito ad assicurarsi la complicità di.alcuni marinai della nave, alla vigilia della sua partenza? Erano certi i suoi compagni e lui di trovarvi rifugio?

Nel corso della conversazione quei tre uomini non avevano detto parola che avesse lasciato capire quali fossero i loro piani. E poiché appena qualche cliente del *Blue Fox* si accostava alla loro tavola tacevano subito, non sarebbe stato possibile venirne a conoscenza.

Dopo avere risposto nel modo che si è detto al nostromo, Harry Markel si era fatto nuovamente taciturno. Egli rifletteva sulla loro pericolosa situazione, la cui soluzione, qualunque fosse stata, era comunque prossima. Certo delle informazioni che gli erano pervenute, egli disse:

— No, il bastimento non può essere partito. Deve salpare domani: eccone la prova.

Harry Markel trasse di tasca un pezzo di giornale e dalla colonna delle notizie marittime lesse ciò che segue:

«L'*Alert* è sempre alla fonda nella baia di Cork, nell'ansa Farmar, pronta a salpare per le Antille. Il capitano Paxton è in attesa dell'arrivo dei passeggeri. Il viaggio, del resto, non subirà ritardi, perché la partenza non avverrà prima del 30 corrente. I laureati dell'Antilian School si imbarcheranno detto giorno e l'*Alert* alzerà subito le vele, tempo permettendo».

Si trattava, dunque, della nave noleggiata dalla signora Kethlen Seymour! Era a bordo dell'*Alert* che Harry Markel e i suoi compagni avevano deciso di fuggire! Era con l'*Alert* che essi contavano di prendere il mare, fin da quella notte, per sfuggire alle ricerche delle guardie!… Ma le circostanze si sarebbero prestate all'esecuzione del loro progetto? Complici, tra gli uomini del capitano Paxton, non potevano certo averne! Avrebbero tentato forse di impadronirsi della nave con un colpo di mano, per poi sbarazzarsi con la forza dell'equipaggio?

C'era certamente da aspettarsi di tutto, da malfattori matricolati, per i quali era in giuoco la vita. Erano dieci e l'*Alert* non contava di sicuro un numero di marinai maggiore. In tali condizioni, il vantaggio sarebbe stato per loro.

Terminata la lettura, Harry Markel rimise in tasca il pezzo di giornale, capitato nelle sue mani nella prigione di Queenstown, e aggiunse:

— Oggi è il 29: l'*Alert* dovrà levare l'ancora soltanto domani. Questa notte sarà perciò ancora alla fonda, anche se i passeggeri fossero già arrivati. La qualcosa non è però probabile… Perciò, noi avremo a che fare soltanto con l'equipaggio. ,

E qui opportuno notare che, anche nel caso in cui i pensionanti dell'Antilian School fossero stati già a bordo, i banditi non avrebbero rinunciato a impadronirsi della nave. Si sarebbe sparso più sangue, ecco tutto; ma dopo le loro campagne di pirateria, non era il caso di badare a qualche goccia di sangue in più o in meno…

Il tempo passava e Corty, atteso con impazienza, ancora non si faceva vedere. Invano i tre uomini scrutavano le persone dinanzi alle quali si apriva la porta del *Blue Fox.*

— Purché non sia caduto nelle mani della polizia! — disse Ranyah Cogh.

— Se fosse stato arrestato, non tarderemmo a essere arrestati anche noi — rispose John Carpenter.

— Forse — disse Harry Markel. — Certamente non perché Corty ci abbia denunciati! Anche con il nodo scorsoio al collo, egli non ci tradirebbe mai…

— Non è quello che volevo dire — replicò John Carpenter. — Ma

potrebbe essere stato riconosciuto dalle guardie e seguito, mentre veniva verso la taverna! In questo caso, tutte le uscite sarebbero sorvegliate e la nostra fuga diverrebbe impossibile!

Harry Markel non rispose: seguì qualche minuto di silenzio.

— Se uno di noi gli andasse incontro? — disse il cuoco.

— Se credete, sono pronto a correre il rischio — propose il nostromo.

— Va' — disse Harry Markel — ma non ti allontanare… Corty potrebbe giungere da un momento all'altro. Se vedi in tempo la polizia, rientra subito: fileremo dal retro, prima che siano entrati nella sala.

— In questo caso — fece notare Ranyah Cogh — Corty non ci troverà più qui…

— Non c'è altro da fare — dichiarò il capitano.

La situazione era molto imbarazzante. Tutto sommato, importava non lasciarsi riacciuffare. Se il colpo dell'Alert fosse venuto meno, se Harry Markel, John Carpenter e Ranyah Cogh non fossero riusciti a raggiungere i loro compagni durante la notte, essi avrebbero fatto altri piani. Forse si sarebbe presentata un'occasione. Comunque essi non si ritenevano al sicuro che dopo aver lasciato Queenstown.

Il nostromo vuotò un'ultima volta il bicchiere, lanciò una rapida occhiata sulla sala e, cacciandosi tra i vari gruppi, raggiunse la porta, e la richiuse alle sue spalle.

Alle otto e mezza non era ancora buio. Il solstizio era prossimo ed è in questo periodo dell'anno che le giornate sono più lunghe.

Il cielo tuttavia era coperto. Pesanti nuvoloni, quasi immobili, si ammucchiavano all'orizzonte: erano nuvole che a causa dell'eccessivo calore potevano scatenare qualche violento temporale. La notte sarebbe stata scura, dal momento che la mezzaluna era già tramontata a occidente.

John Carpenter era partito da pochi minuti, quando la porta del *Blue Fox* si riaprì ed egli riapparve.

Era accompagnato da colui che essi attendevano: un marinaio di piccola statura, vigoroso e tarchiato, con il berretto quasi sugli occhi. Il nostromo lo aveva incontrato a cinquanta passi dalla taverna e tutt'e due erano venuti a raggiungere Harry Markel.

Corty sembrava aver fatto un lungo giro, in gran fretta. Il sudore gli imperlava le gote. Era forse stato inseguito dagli agenti? Ed era riuscito a far perdere le sue tracce?

John Carpenter gli indicò con un cenno il cantuccio dove li aspettavano Harry Markel e Ranyah Cogh. Egli andò a sedersi alla loro tavola e bevve d'un fiato un bicchiere di whisky.

Era evidente che Corty avrebbe avuto qualche difficoltà a rispondere subito alle domande del capitano; occorreva dargli il tempo di riprendere fiato. Del resto, non sembrava affatto tranquillo e i suoi occhi erano fissi sulla porta d'ingresso, quasi si aspettasse di veder apparire da un momento all'altro una squadra di poliziotti.

Quando ebbe ripreso fiato, il signor Harry Markel gli chiese a bassa voce:

— Sei stato seguito?

— Non credo — rispose.

— Vi sono guardie, nella via?

— Una dozzina! Perlustrano le locande e non tarderanno a venire qui.

— Andiamo — disse il cuoco.

Harry Markel lo fece rimettere a sedere; poi disse a Corty:

— Tutto pronto?

— Tutto.

— La nave è sempre alla fonda?

— Sempre, Harry; nell'attraversare la banchina, ho sentito dire che i passeggeri dell'*Alert* sono giunti a Queenstown.

— Ebbene — rispose Harry Markel — bisogna che noi si sia a bordo prima di loro.

— Come faremo? — disse Ranyah Cogh.

— Aiutato dagli altri — rispose Corty — sono riuscito a impadronirmi di una barca…

— Dov'è? — chiese Harry Markel.

— A cinquecento passi dalla taverna, lungo la banchina, ai piedi di un pontile.

— E i nostri compagni?

— Ci aspettano… Non c'è un istante da perdere.

— Andiamo! — rispose Harry Markel.

Le consumazioni erano già state pagate e pertanto non era necessario far venire il proprietario della locanda. Così in quell'infernale fracasso, sarebbe stato facile ai quattro malfattori lasciare la taverna senza farsi notare.

In quel momento, scoppiò sulla via un gran chiasso: era gente che gridava e tumultuava.

Da persona prudente, che non intende esporre la propria clientela a spiacevoli sorprese, l'oste socchiuse la porta e disse:

— Attenzione… Le guardie!

Senza dubbio, una buona parte dei frequentatori del *Blue Fox* non desiderava affatto trovarsi a contatto con la polizia; seguì infatti un violento trambusto e tre o quattro persone si diressero in fretta verso l'uscita posteriore.

Un istante dopo, una dozzina di agenti entrava nella taverna e si chiudeva alle spalle la porta.

Harry Markel e i suoi tre compagni avevano potuto abbandonare la sala prima ancora di essere stati scorti.

CAPITOLO V.

UN COLPO DI INCREDIBILE AUDACIA

UN AUDACISSIMO colpo, se ce ne fu mai altro, era quello che Harry Markel e i suoi compagni stavano per tentare, al fine di sfuggire alle ricerche della polizia! Quella stessa notte, in piena baia di Cork, a poche miglia da Queenstown, essi avrebbero cercato di impadronirsi di una nave, a bordo della quale c'erano senza dubbio il capitano e l'equipaggio al completo. Pur ammettendo che due o tre uomini fossero rimasti a terra, essi non avrebbero tardato a rientrare a mano a mano che la sera scendeva. I malfattori avrebbero forse avuto dalla loro parte la superiorità del numero?

Alcune circostanze, è vero, avrebbero potuto assicurare loro la riuscita del progetto. Anche se l'equipaggio dell' *Alert* contava dodici uomini, compreso il capitano, e la banda ne aveva solo dieci, Harry Markel compreso, quest'ultima avrebbe avuto dalla sua il fattore sorpresa. Il bastimento, infatti, non era certamente sul chi vive, posto com'era in fondo all'ansa Farmar. Le grida inoltre non sarebbero state udite da nessuno. L'equipaggio sarebbe stato sgozzato e gettato in mare, senza neppure aver avuto il tempo di difendersi.

Poi Harry Markel avrebbe levato l'ancora e l'*Alert*, a vele spiegate, non avrebbe avuto che da uscire dalla baia e superare il canale San Giorgio per trovarsi nell'Atlantico.

A Cork, nessuno certamente avrebbe saputo spiegarsi perché mai il capitano Paxton fosse partito così in fretta, prima ancora di prendere a bordo i pensionanti dell'Antilian School, per i quali l'*Alert* era stata appositamente noleggiata. E che cosa avrebbero detto il signor Horatio Patterson e i suoi giovani compagni, che erano appena arrivati, come aveva riferito Corty, quando non avrebbero più trovato la nave alla fonda, nell'ansa Farmar?… Una volta in mare, sarebbe stato difficile incrociare la nave e catturare i banditi che ne avevano mas-

sacrato l'equipaggio. Del resto, Harry Markel, non senza motivo, riteneva che i passeggeri non intendessero venire a bordo prima del giorno seguente: e allora l'*Alert* sarebbe già stato lontano, al largo dell'Irlanda!

Non appena usciti dalla taverna e attraversato il cortile, la cui porta dava su una viuzza, Harry Markel e Corty andarono da una parte, John Carpenter e Ranyah Cogh dall'altra; ritennero opportuno separarsi per far perdere meglio le loro tracce alla polizia, nel ridiscendere verso il porto. Avrebbero dovuto incontrare gli altri sei compagni dove la barca era ad attenderli, vicino al pontile, luogo noto al nostromo, il quale aveva fatto sosta più volte a Queenstown.

Harry Markel e Corty risalirono, invece, e fu un'ottima cosa perché la via era stata sbarrata dalle guardie alla sua estremità inferiore, dove essa sbocca sull banchina.

Parecchi agenti la occupavano già, tra una folla che si faceva sempre più numerosa. Uomini e donne di quel popoloso quartiere volevano assistere alla cattura dei pirati dell'*Halifax*, evasi dalla prigione.

Pochi minuti dopo, Harry Markel e Corty raggiungevano l'altra estremità della via, libera da quel lato e male illuminata. Poi si cacciarono in una via parallela che scendeva verso il porto.

Nel passare, non poterono fare a meno di ascoltare ciò che la folla si proponeva di fare ai banditi; benché essa fosse costituita da tutta la popolazione fluttuante di una città marinara, quei propositi erano assai poco gentili per dei miserabili che meritavano soltanto di essere impiccati. Ma essi non si preoccupavano gran che dell'opinione pubblica, e non c'è da stupirsene. Volevano soltanto evitare l'incontro con le guardie, senza aver troppo l'aria di gente che scappa, per raggiungere il luogo stabilito.

Nell'uscire dalla taverna, Harry Markel e Corty avevano camminato separatamente, sicuri com'erano di raggiungere la banchina, continuando a seguire la via. Giunti alla sua estremità, si avvicinarono l'uno all'altro e filarono verso il pontile.

La banchina era quasi deserta, vagamente rischiarata da alcuni lampioni. Nessun peschereccio rientrava o sarebbe rientrato, prima di due o tre ore. La marea non cominciava ancora a farsi sentire.

La loro barca non avrebbe perciò corso il rischio di incontrarne altre nell'attraversare la baia di Cork.

— Di qua — disse Corty, indicando la sinistra, dove si vedeva una luce e, più in là, sopra un'altura, il faro che segnalava l'entrata del porto di Queenstown.

— È lontano? — chiese Harry Markel.

— Cinquecento o seicento passi.

— Non vedo né John Carpenter né Ranyah Cogh.

— Forse non sono riusciti a uscire dalla parte bassa della via per raggiungere la banchina…

— Saranno stati costretti a fare un giro più lungo. Ci faranno fare tardi.

— A meno che non siano già arrivati al pontile — rispose Corty.

— Andiamo — disse Harry Markel.

Ripresero il cammino, cercando di evitare i rari passanti che si dirigevano verso il quartiere, dal quale proveniva il vocio della folla, nelle adiacenze del *Blue Fox.*

Un minuto dopo, Harry Markel e il suo compagno si fermarono sulla banchina.

Gli altri sei erano là, distesi nell'imbarcazione, che avevano tenuto sempre pronta, anche durante la bassa marea. Vi si poteva prendere posto in un attimo.

— Non avete visto John Carpenter e Ranyah Cogh? — chiese Corty.

— No — rispose un marinaio, alzandosi e tirando l'ormeggio.

— Non possono essere lontani — disse Harry Markel. — Aspettiamoli qui.

Il luogo era scuro e non correvano il rischio di essere scorti.

Trascorsero sei minuti, senza che il nostromo e il cuoco apparissero. La situazione si faceva preoccupante. Erano forse stati acciuffati? Era impossibile pensare d'abbandonarli… Del resto, Harry Markel non aveva uomini abbastanza per tentare l'avventura e, in caso di necessità, lottare contro l'equipaggio dell'*Alert,* se non si fosse lasciato sorprendere.

Erano quasi le nove. La sera era scurissima e il cielo sempre pieno di nuvole basse e immobili. Non pioveva più, ma una specie di neb-

biolina calava sulla baia: circostanza favorevole per i fuggiaschi, anche se a causa di essa potevano incontrare qualche difficoltà a individuare l'ancoraggio dell'*Alert* .

— Dov'è la nave? — chiese Harry Markel.

— Là — rispose Corty, stendendo la mano verso il sud-est.

Se la barca si fosse avvicinata alla nave, si sarebbe certamente visto il fanale sospeso allo strallo di trinchetto.

Assalito dall'impazienza e dall'inquietudine, Corty fece una cinquantina di passi in direzione delle case che orlavano la banchina, varie finestre delle quali erano ancora illuminate. Si avvicinò in tal modo a una delle vie dalle quali avrebbero dovuto sbucare John Carpenter e il cuoco.

Quando veniva fuori qualcuno, Corty si chiedeva se non era uno dei suoi compagni, caso mai essi avessero ritenuto opportuno separarsi. Il nostromo avrebbe atteso allora il compagno, il quale non sapeva quale direzione prendere per raggiungere l'imbarcazione ai piedi del pontile.

Corty avanzava con estrema prudenza, rasentando i. muri, con l'orecchio attento al più lieve rumore. Da un momento, all'altro le guardie avrebbero potuto fare irruzione; dopo aver frugato inutilmente nelle taverne, la polizia avrebbe continuato certamente le sue ricerche nella zona del porto e avrebbe ispezionato le barche ormeggiate alla banchina.

In quel momento Harry Markel e gli altri furono posti in allarme e temettero che la fortuna stesse per volgere loro le spalle.

All'estremità della via del *Blue Fox*, era scoppiato un tumulto; tra grida e spintoni, la folla rifluiva. Un lampione illuminava l'angolo delle prime case e il luogo appariva meno buio.

Pur rimanendo all'estremità della banchina, Harry Markel riuscì a vedere quel che accadeva. Corty, del resto, non tardò a tornare indietro, non volendo trovarsi invischiato nel tafferuglio, dove avrebbe corso il rischio di essere riconosciuto.

Le guardie avevano arrestato due uomini e li conducevano, tenendoli saldamente stretti, verso l'altro lato della banchina.

I due uomini si dibattevano, opponendo agli agenti viva resistenza. Alle loro grida si erano unite quelle di una ventina di persone,

schieratesi a favore o contro di essi. C'era motivo di credere che quei due uomini fossero il nostromo e il cuoco.

Era quello che pensarono i compagni di Harry Markel; uno di essi, anzi, non cessava di ripetere:

— Li hanno acciuffati…

— Come fare per strapparli alle guardie? — chiese un suo compagno.

— Stendetevi giù! — ordinò Harry Markel.

Utilissima precauzione: se John Carpenter e il cuoco erano già nelle mani dei poliziotti, questi ultimi avrebbero pensato che gli altri non dovevano essere lontani. Avrebbero avuto la certezza che non avevano lasciato la città; li avrebbero cercati anche in fondo al porto, avrebbero frugato le navi alla fonda, dopo aver proibito loro di riprendere il mare. Non avrebbero trascurato di frugare nessuna imbarcazione da diporto o da pesca, e i fuggiaschi sarebbero stati presto ripresi.

Harry Markel non perdette la testa.

Quando i suoi compagni si furono distesi nella barca, in modo che nessuno potesse vederli, trascorsero alcuni minuti che parvero lunghissimi. Sulla banchina il chiasso cresceva. I due arrestati opponevano sempre resistenza. Le ingiurie lanciate dalla folla sembravano rivolte ai malfattori della banda Markel.

A volte Harry credeva di riconoscere, tra le grida, la voce di John Carpenter e quella di Ranyah Cogh. Stavano forse per essere condotti verso il pontile? Le guardie sapevano già che i loro complici erano nascosti sul fondo di una barca? Stavano forse per essere catturati e ricondotti in prigione, da dove non sarebbero più riusciti a fuggire?

Alla fine, il chiasso si affievolfé i poliziotti si allontanarono, insieme con i due uomini arrestati nella via del *Blue Fox,* dalla parte opposta della banchina.

Per il momento, Harry Markel e gli altri sette non correvano altro pericolo.

Ma che fare, ora? Il nostromo e il cuoco, arrestati o no, non c'erano. Con due uomini di meno, in manifeste condizioni di inferiorità, Harry Markel avrebbe potuto attuare il suo progetto? E cioè raggiungere l'*Alert,* tentare di sorprendere la nave alla fonda e fare in otto ciò

che sarebbe stato già difficile fare in dieci?

In ogni caso, bisognava approfittare della barca per allontanarsi, raggiungere un angolo della baia e gettarsi attraverso la campagna.

Prima di decidersi, Harry Markel risalì sul pontile.

Non vedendo nessuno, già si preparava a imbarcarsi per spingersi al largo, quando scorse due uomini, alla svolta di una via, sulla destra di quella seguita da Corty e da lui.

Erano John Carpenter e Ranyah Cogh, che si dirigevano frettolosamente verso il pontile. Non avevano poliziotti alle calcagna: le persone arrestate erano due marinai che ne avevano picchiato un terzo, proprio nella taverna del *Blue Fox*.

In poche parole, Harry Markel fu messo al corrente di tutto. I due uomini-non avevano potuto raggiungere subito la banchina perché una squadra di poliziotti aveva già sbarrato l'entrata della via, quando essi vi erano giunti. Tutti e due erano perciò tornati indietro, fino alla viuzza già occupata da altri poliziotti, per fuggire verso la parte alta del quartiere. Era stata quella la causa del ritardo che, per poco, non aveva compromesso il loro piano.

— In barca! — si limitò a dire Harry Markel.

In un attimo, John Carpenter e lui avevano preso posto nell'imbarcazione. Quattro uomini stavano a prua, con i remi pronti. L'ormeggio fu subito allentato. Il nostromo, al timone, aveva accanto a sé Harry Markel e gli altri.

Il mare scemava ancora. Con il riflusso, che sarebbe durato una mezz'ora, la barca avrebbe avuto il tempo di raggiungere l'ansa Farmar, lontana appena due miglia. I fuggiaschi avrebbero pur finito con lo scorgere l'*Alert* alla fonda, e forse sarebbe stato possibile sorprendere la nave, prima ancora che potesse essere difesa.

John Carpenter conosceva la baia; anche in quella profonda oscurità, era sicuro di raggiungere l'ansa movendo verso sud-sud-est. Allora avrebbero scorto certamente i fuochi regolamentari, che ogni nave issa a prua, quando è all'ancora in una baia o in un porto.

A mano a mano che l'imbarcazione avanzava, le ultime luci della città scomparivano nella nebbia. Non c'era soffio d'aria; nessun'onda sulla superficie dell'acqua: la calma assoluta doveva regnare al largo.

Venti minuti dopo aver lasciato il pontile, la barca si fermò.

John Carpenter si sollevò a metà e disse:

— I fuochi di una nave… Laggiù!

Una luce bianca brillava a una quindicina di piedi sopra il livello del mare, a circa cento tese di distanza.

La barca si accostò fino a cinquanta tese e poi si fermò.

Quella nave era senza dubbio l'*Alert.* Da ciò che sapevano, nessun'altra nave era allora alla fonda, nell'ansa Farmar. Si trattava, ora, di accostarsi ad essa senza essere visti. Era probabile che l'equipaggio se ne stesse da basso, a causa della nebbia. Ma un uomo, almeno, doveva essere di guardia sul ponte. Bisognava non attirare la sua attenzione. Tolti i remi, la corrente avrebbe dovuto portare da sola l'imbarcazione verso la fiancata dell'*Alert.*

In meno di un minuto, infatti, Harry Markel e i suoi compagni avrebbero rasentato il fianco destro della nave. Non sarebbe stato difficile scavalcare l'impavesata, non visti né uditi, e sbarazzarsi del marinaio di guardia prima che potesse dare l'allarme.

La nave aveva finito allora di girare sull'ancora. Il primo flusso si faceva avvertire, senza tuttavia portare un po' di vento, in quelle condizioni, l'*Alert* si presentava con la prua verso l'ingresso della baia e la poppa rivolta verso il fondo dell'ansa, che a sud-est era chiusa da una punta. Per raggiungere il largo e attraversare il canale San Giorgio, sarebbe stato necessario doppiare quella punta.

La barca stava per accostare il bastimento dal fianco destro. Il fanale sospeso allo strallo di trinchetto era la sola luce che brillasse, nel buio profondo, sul castello di prua. A volte, quando la nebbia s'infittiva, quella luce spariva.

Non si udiva alcun rumore: la vicinanza di Harry Markel e dei suoi compagni non aveva attratto l'attenzione del marinaio di guardia.

Tuttavia, essi credettero per un istante che la loro presenza stesse per essere segnalata. Un lieve sciacquio giunse probabilmente alle orecchie del marinaio, del quale si udì il passo lungo l'impavesata. La sua figura apparve un istante sul cassero; poi, egli si chinò sulla murata, girando il capo a destra e a sinistra, scrutando nel buio.

Harry Markel e gli altri si erano distesi sulle panche della barca. Se il marinaio non li avesse visti, avrebbe però potuto vedere l'im-

barcazione e chiamare i suoi "compagni sul ponte, se non altro per ormeggiarla dato che andava alla deriva, e allora non sarebbe stato più possibile cogliere la nave di sorpresa.

Ma, anche in questo caso, Harry Markel non avrebbe rinunciato ai suoi progetti. Impadronirsi dell'Alert era, per lui e per i suoi compagni, questione di vita o di morte, e perciò non avrebbero cercato affatto di allontanarsi. Si sarebbero invece slanciati sul ponte, avrebbero messo mano ai coltelli, ed essendo i primi ad iniziare la lotta, probabilmente ne avrebbero tratto vantaggio.

Le circostanze, del resto, stavano appunto per favorirli. E infatti dopo essere rimasto per qualche istante sul cassero, il marinaio se ne tornò a prua.

Non chiamò nessuno; non aveva nemmeno visto la barca che scivolava nell'ombra.

Così, poco dopo, l'imbarcazione era di fianco alla nave e si fermava all'altezza dell'albero maestro, dove, servendosi delle parasartie, la scalata sarebbe stata facile.

L'*Alert* era alta appena sei piedi sulla linea di galleggiamento, che superava a malapena la fasciatura di rame dello scafo. Aiutandosi con mani e piedi, in due salti Harry Markel e i suoi sarebbero saltati sul ponte.

Ormeggiata la barca, perché il flusso non potesse spingerla nella baia, passarono alla cintola i coltelli che erano riusciti a rubare dopo la loro evasione.

Corty fu il primo a saltare sulla nave, seguito dai compagni con tanta sveltezza e prudenza che l'uomo di guardia non li vide e non li udì.

Strisciando lungo la corsia, essi scivolarono verso il castello di prua. Il marinaio era seduto là, appoggiato contro l'argano, già quasi addormentato.

Fu John Carpenter a giungere per primo accanto a lui e a colpirlo in pieno petto. Il disgraziato, colpito al cuore, non riuscì a mandare neppure un grido: caduto sul ponte, si dibatté un istante e rese l'ultimo respiro.

Nel frattempo, Harry Markel, Corty e Ranyah Cogh avevano raggiunto il cassero. Corty disse allora, a bassa voce: — Al capitano, o-

ra.

La cabina del capitano Paxton occupava, sotto il cassero, l'angolo di sinistra. Vi si entrava attraverso una porta che si apriva all'angolo del quadrato. Riceveva luce da una finestra che dava sul ponte; da quella finestra, munita di tende, filtrava la luce di una lampada, sospesa al suo doppio cerchio.

Il capitano Paxton non era ancora a letto, metteva in ordine le carte di bordo, in previsione della partenza, con la marea del mattino, dopo l'arrivo dei passeggeri.

La porta della sua cabina si aprì di colpo e, prima ancora che potesse rendersene conto, il capitano rantolava sotto il coltellaccio di Harry Markel gridando:

— Aiuto!… aiuto!…

Le grida furono udite dagli alloggiamenti dell'equipaggio, e subito cinque o sei marinai si slanciarono fuori dalla cappa.

Corty e gli altri li aspettavano e a mano a mano che essi venivano fuori li colpivano, senza dar loro il tempo di difendersi.

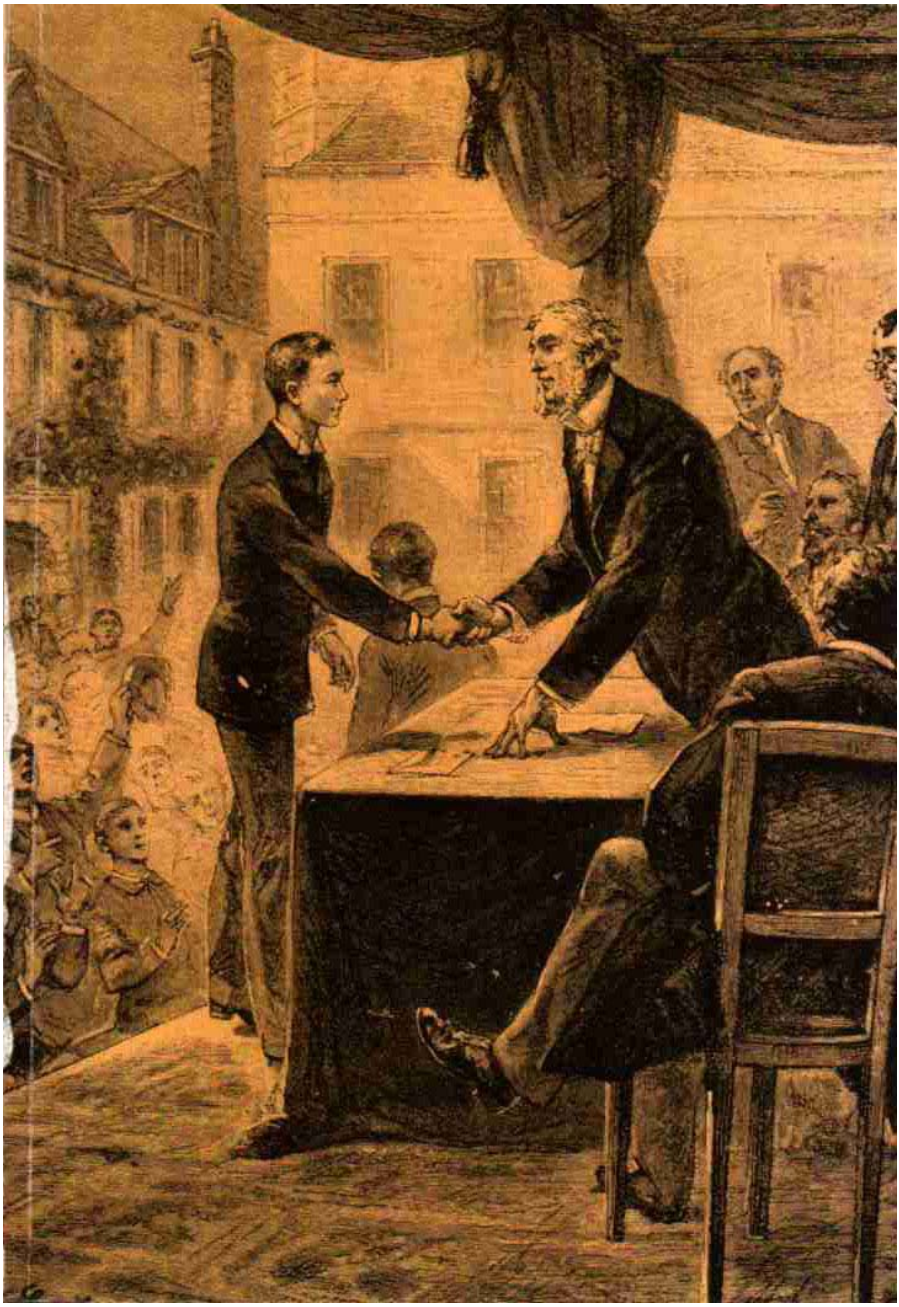
In pochi istanti, i sei marinai furono stesi sul ponte. Feriti mortalmente, alcuni urlavano di dolore e di spavento. Ma chi poteva udire quelle grida? Quale aiuto poteva giungere loro, nel fondo di quell'ansa in cui l'*Alert* si trovava, sola, alla fonda, nella profonda oscurità della notte?

Sei uomini e il capitano non costituivano però l'intero equipaggio: altri tre o quattro dovevano essere, ancora negli alloggi da cui non osavano uscire… Ma ne vennero tratti fuori, nonostante la loro resistenza, e in breve il ponte fu macchiato del sangue di undici cadaveri.

— Buttiamo i corpi in mare! — disse Corty.

Si preparava a gettare in acqua i cadaveri, quando Harry Markel lo fermò.

— Aspetta! — gli disse. — La marea li respingerebbe verso il porto… Aspettiamo l'ora della bassa marea: essa li porterà al largo.



CAPITOLO VI

PADRONI A BORDO

IL COLPO era riuscito. La prima parte del dramma si era conclusa con un orrèndo massacro, con un'azione insolitamente audace.

Dopo l'*Halifax,* Harry Markel si era impossessato dell'*Alert.* Nessuno avrebbe avuto motivo di sospettare quale dramma si fosse svolto a bordo della nave e di denunciare il crimine commesso in uno dei porti più frequentati del Regno Unito, all'ingresso di quella baia di Cork, dove facevano sosta solitamente le numerose navi che mettevano in comunicazione l'Europa con l'America.

I criminali ora non avevano più di che temere la polizia inglese, la quale non sarebbe certo andata a cercarli a bordo dell'*Alert,* ora essi avrebbero potuto riprendere le loro scorrerie piratesche nel lontano Pacifico. Non avrebbero dovuto far altro che levare l'ancora e prendere il largo: tra poche ore sarebbero stati fuori del canale.

La mattina seguente sarebbero arrivati i pensionanti dell'Antilian School, per imbarcarsi sull'*Alert,* ma non avrebbero più trovato alla fonda la nave e l'avrebbero cercata inutilmente nella baia di Cork o nel porto di Queenstown.

Accertata la sua scomparsa, quale spiegazione avrebbero immaginato di poter dare? Quali supposizioni avrebbero fatto? Il capitano Paxton e il suo equipaggio erano stati costretti a spiegare le vele, senza neppure attendere l'arrivo dei passeggeri? Ma per quale motivo? Non era stato certamente il cattivo tempo a costringere la nave ad abbandonare l'ansa Farmar; il vento del largo era appena percettibile, nelle vicinanze della baia. I bastimenti a vela erano presi dalla bonaccia. Da quarantotto ore, soltanto alcuni steamer erano potuti entrarvi o uscirne… Ancora il giorno prima, l'*Alert* era stata vista in quel porto; e sarebbe stato assurdo supporre che durante la notte fosse stata assalita o che fosse affondata in una collisione, senza che ne

restasse un solo rottame.

C'era dunque da credere che la verità non sarebbe venuta a galla tanto presto, o che forse non la si sarebbe saputa mai, a meno che qualche cadavere, ritrovato sulla spiaggia, non rivelasse il mistero di quello spaventoso massacro.

Comunque era necessario che Harry Markel abbandonasse al più presto l'ancoraggio e che allo spuntar del giorno l'*Alert* non fosse più al suo posto.

Se le circostanze lo avessero favorito, appena uscita dal canale, l'*Alert* si sarebbe diretta a sud, anziché a sud-ovest, in direzione delle Antille.

Harry Markel avrebbe avuto cura di tenersi lontano da terra, e di non percorrere le vie marittime solitamente seguite dai bastimenti che scendono verso l'Equatore. In questo modo, il suo vantaggio avrebbe evitato alla nave di essere raggiunta, nel caso che si fosse mandato un avviso[17] a cercarla.

Del resto, nulla avrebbe autorizzato a credere che il capitano Paxton e il suo equipaggio non fossero a bordo della nave noleggiata dalla signora Kethlen Seymour. Nessuno avrebbe mai saputo per quale motivo avesse preso il mare e, se non altro, si sarebbe atteso qualche giorno, prima di fare qualche indagine.

Harry Markel aveva perciò la fortuna dalla sua. I suoi nove uomini sarebbero stati più che sufficienti per manovrare l'*Alert.* Come abbiamo detto, erano ottimi marinai e avevano, a ragione, fiducia assoluta nel loro capitano.

Tutto concorreva quindi ad assicurare il successo dell'impresa. Dopo vari giorni, non essendo più riapparsa nella baia di Cork, le autorità sarebbero state indotte a pensare che, dopo aver ripreso il mare per ignoti motivi, la nave era affondata, corpo e beni, in pieno Atlantico. A nessuno sarebbe venuta in mente l'idea che gli evasi dalla prigione di Queenstown se ne fossero impadroniti. La polizia avrebbe continuato a cercarli, avrebbe esteso le ricerche ai dintorni della città, la contea sarebbe stata sottoposta, a minuziosissima sorveglianza e si sarebbe dato l'allarme anche alla campagna. In breve, nessuno avreb-

[17] Nave leggera e veloce al servizio delle unità maggiori per tutte le cose militari e amministrative. *(N.d.T.)*

be dubitato che quella banda di malviventi sarebbe stata catturata al più presto.

Ciò che però rendeva grave la situazione era il fatto che le circostanze non permettevano una partenza immediata.

Il tempo non era cambiato, infatti, e non sembrava che dovesse mutare.

Una nebbia fitta continuava a formarsi lentamente nelle zone basse del cielo e le nuvole, immobili, sembravano abbassarsi fin sulla superficie del mare. A volte, non era neppure possibile scorgere la luce del faro, all'entrata della baia.

In quel buio profondo, nessuna nave a vapore avrebbe tentato di entrare o di uscire dalla baia: avrebbe corso il rischio di incagliarsi sulla costa per non aver potuto scorgere i fuochi di terra e del canale.

I velieri, a loro volta, dovevano essere incappati nella bonaccia, a poche miglia al largo. Per il resto, il mare «non sentiva nulla»; era già tanto se le acque della baia ondulassero appena per l'azione della marea crescente. Un lieve sciacquio si avvertiva contro le murate dell'*Alert;* a poppa, anche la barca si dondolava insensibilmente all'estremità del suo ormeggio.

— Non c'è neppure tanto vento da riempire il mio cappello! — disse John Carpenter, accompagnando quella osservazione con alcune orribili bestemmie.

Non era perciò il caso di pensare a spiegare le vele: sarebbero ricadute inerti lungo gli alberi e la nave, trascinata dal flusso, sarebbe andata alla deriva attraverso la baia, fino al porto di Queenstown.

Di solito, quando la marea comincia a farsi sentire, le acque del largo portano un po' di vento; se questo vento fosse stato contrario, Harry Markel avrebbe cercato egualmente di uscire dalla baia, bordeggiando.

Il nostromo conosceva bene quei paraggi perché la nave non corresse rischi; una volta fuori, l'*Alert* avrebbe potuto mantenersi in buona posizione e approfittare dei primi soffi di vento. Più volte, John Carpenter si issò sull'alberatura, pensando che le alte ripe che proteggevano l'ansa fossero di ostacolo al vento. Ma, nulla: la banderuola dell'albero maestro continuava a rimanere immobile.

Tuttavia, la speranza non era perduta, anche se il vento non fosse

stato avvertito prima dell'alba. Erano appena le dieci: dopo mezzanotte, la marea sarebbe mutata. Harry Markel avrebbe allora approfittato del riflusso per tentare di prendere il largo? Presa a rimorchio dalle sue lance montate dall'equipaggio, sarebbe riuscita l'*Alert* a uscire dalla baia? Harry Markel e John Carpenter avevano senza dubbio pensato anche a quell'espediente.

Ma se la nave fosse poi incappata nella bonaccia, che cosa sarebbe accaduto? Se i passeggeri non avessero rintracciato più la nave, sarebbero tornati al porto… Si sarebbe scoperto che l'*Alert* era salpata. L'avrebbero cercata nella baia… E se l'ufficio marittimo avesse mandato una lancia a vapore per raggiungerla oltre Roche Pointe? Quali pericoli avrebbero corso Harry Markel e i suoi compagni?

La loro nave, immobilizzata, sarebbe stata riconosciuta, accostata e visitata. Sarebbe stato l'arresto immediato e la polizia sarebbe stata informata del dramma sanguinoso che era costato la vita al capitano Paxton e al suo equipaggio!

Come si vede, partire senza la certezza che l'*Alert* potesse fare molta strada costituiva un vero pericolo; ma ve ne era un altro, non meno reale, a rimanere in quell'ansa: in quel periodo dell'anno, infatti, le bonacce durano a volte più giorni. Bisognava prendere una decisione, comunque.

Se il vento non si fosse alzato durante la notte, se non fosse stato possibile spiegare le vele, che fare? Harry Markel e i suoi compagni avrebbero forse dovuto abbandonare la nave, montare sulla barca, raggiungere il fondo dell'ansa e allontanarsi attraverso la campagna, nella speranza di sfuggire alle ricerche della polizia? oppure, mancato questo colpo, tentarne un altro? o ancora, dopo aver trovato rifugio in qualche anfratto del litorale durante il giorno, attendervi la ripresa del vento e, venuta la notte, tornare a bordo?

Ma se, la mattina dopo, i passeggeri avessero trovato la nave abbandonata, essi sarebbero tornati a Queenstown, e certamente sarebbero stati mandati subito degli uomini per condurre l'*Alert* al porto…

Era di ciò che Harry Markel, il nostromo e Corty parlavano, mentre gE altri si intrattenevano in gruppo sul castello di prua.

— Maledetto vento! — ripeteva John Carpenter. — Se ne ha troppo quando non si vuole, e mai abbastanza quando lo si vuole!

— E se il flusso non ci porterà il vento — aggiunse Corty — non è certo che con il riflusso esso sofferà da terra!

— E domattina la lancia dovrebbe andare al molo a imbarcare i passeggeri! — disse il nostromo. — Stiamo qui ad attenderli?

— Chi lo sa, John.

— Dopo tutto, sono appena una decina… — disse John Carpenter. — A ciò che diceva il giornale, sono dieci ragazzi con il loro professore! Abbiamo saputo sbarazzarci dell'equipaggio dell'Alert e sapremo perfettamente…

Corty scoteva il capo; non perché disapprovasse ciò che aveva detto John Carpenter, ma perché credeva opportuno fare la riflessione che segue:

— Quello che è stato facile durante la notte — disse — potrebbe esserlo molto meno durante 31 giorno. I passeggeri potrebbero essere condotti alla nave da gente del porto che forse conosce il capitano Paxton… Che cosa risponderemmo, se ci chiedessero perché mai egli non è a bordo?

— Risponderemmo che è andato a terra — rispose il nostromo. — I passeggeri saliranno sulla nave, la lancia con i marinai tornerà a Queenstown… e allora…

In fondo a quell'ansa deserta, nel momento in cui nessuna nave fosse in vista, senza dubbio quei miserabili avrebbero fatto presto ad avere ragione dei passeggeri. Non avrebbero certamente indietreggiato dinanzi ad altri delitti. Il signor Patterson e i suoi giovani compagni sarebbero stati massacrati senza aver neppure la possibilità di difendersi, così come era accaduto agli uomini dell' *Alert.*

Com'era sua abitudine, Harry Markel aveva lasciato parlare gli altri. Meditava su ciò che richiedeva la pericolosa situazione in cui essi venivano a trovarsi a causa dell'impossibilità di raggiungere il largo. Egli non avrebbe esitato, ma forse sarebbe stato necessario attendere la prossima notte… Ancora una ventina d'ore, dunque. E poi c'era sempre quella grave complicazione: e cioè, che il capitano Paxton potesse essere conosciuto. Come giustificare, in questo caso, la sua assenza proprio il giorno, anzi, l'ora in cui l'*Alert* doveva spiegare le vele?

No, sarebbe stato molto meglio se il tempo avesse permesso di

salpare e di allontanarsi durante la notte almeno d'una ventina di miglia, a sud dell'Irlanda. Era veramente una grande sfortuna quella che impediva alla nave di levare l'ancora, per sottrarsi a ogni inseguimento.

Ma, dopo tutto, si trattava forse soltanto di avere ancora un po' di pazienza. Non erano ancora le undici. Un mutamento delle condizioni atmosferiche poteva forse verificarsi prima dell'alba. Ciò poteva senza dubbio accadere, anche se Harry Markel e i suoi marinai, abituati a studiare il tempo, non intravedevano alcun sintomo favorevole. La nebbia persistente suscitava in loro legittime inquietudini. Ciò stava a significare che l'atmosfera era piena di elettricità, e che il tempo era «marcio», come dicono i marinai, e cioè umido, e che da esso non c'era proprio nulla da sperare, perché poteva durare anche più giorni.

Comunque fosse, per ora non c'era altro da fare che attendere; ed è quello che Harry Markel si limitò a rispondere. Al momento opportuno sarebbe stato deciso se abbandonare l'*Alert*, per rifugiarsi in qualche punto dell'ansa, con l'intento di raggiungere la campagna.

In ogni caso, gli evasi si sarebbero provvisti di viveri, dopo aver fatto man bassa del denaro chiuso nei cassetti del capitano o nei sacchi dei marinai. Avrebbero indossato gli abiti dell'equipaggio, depositati nei loro alloggiamenti: abiti meno sospetti di quelli degli evasi di Queenstown.

Provvisti in tal modo di denaro e di viveri, sarebbero forse riusciti a sfuggire alle ricerche della polizia, a imbarcarsi in qualche altro porto dell'Irlanda e a mettersi in salvo in un'altra parte del continente.

C'erano ancora cinque o sei ore, dunque, prima di prendere una decisione. Inseguiti dalle guardie, Harry Markel e la sua banda erano sfiniti dalla fatica, quando erano giunti a bordo dell'Alert e morivano anche di fame. Non appena padroni della nave, pensarono per prima cosa di procurarsi da mangiare.

La persona particolarmente indicata per quella mansione era, ovviamente, Ranyah Cogh. Egli accese un fanale e si recò prima in cucina e poi nella cambusa, posta sotto il quadrato, alla quale si accedeva attraverso una botola. La stiva, abbondantemente rifornita in previsione di un viaggio di andata e ritorno, avrebbe permesso all'*A-*

lert di raggiungere i mari del Pacifico.

Ranyah Cogh trovò quel che occorreva per calmare la fame e la sete dei compagni: brandy, whisky e gin infatti non mancavano.

Ciò fatto, Harry Markel, che aveva preso la sua parte di cibo, ordinò a John Carpenter e agli altri di svestirsi e di indossare gli abiti dei marinai, i cui corpi giacevano sul ponte, e mandò tutti a dormire in qualche cantuccio, in attesa di essere svegliati, se fosse venuto il momento di spiegare le vele e di levare l'ancora.

Per parte sua, Harry Markel non pensò affatto di riposare; riteneva urgente consultare le carte di bordo, dalle quali avrebbe potuto ricavare qualche informazione. Entrò nella cabina del capitano, accese la lampada e aprì i cassetti con le chiavi trovate nelle tasche del disgraziato Paxton; poi, dopo avere raccolto alcune carte, si sedette, conservando quel sangue freddo che aveva dimostrato tante volte di possedere nel corso della sua vita avventurosa.

Come sarà facile comprendere, le carte erano in regola, dal momento che la partenza era stata fissata per il giorno seguente. Consultando l'elenco dell'equipaggio, Harry Markel ebbe la certezza che i marinai erano tutti presenti, quando la nave era stata assalita. Non bisognava quindi temere che alcuni di essi fossero in permesso a Queenstown o in servizio altrove, e che dovessero rientrare a bordo. L'intero equipaggio era stato trucidato.

Nel consultare il libro del carico, Harry Markel constatò anche che la nave era stata rifornita di carne conservata, legumi secchi, biscotti, cibi salati, farina ed altro per almeno tre mesi di navigazione. La cassa della cabina conteneva monete d'argento per la cifra esatta di seicento sterline.[18]

Harry Markel riteneva, fra l'altro, che gli sarebbe stato utile conoscere quali viaggi il capitano Paxton aveva compiuto con l'*Alert.* Infatti era necessario che nel corso dei suoi futuri viaggi la nave non fosse condotta nei posti nei quali aveva già fatto scalo e dove il suo comandante avrebbe potuto essere conosciuto. Poiché intendeva prevedere ogni cosa, Harry Markel, da persona prudente, non voleva trascurare nulla.

L'esame dei libri gli fornì le notizie che cercava.

---

[18] Pari a 15.000 franchi francesi. *(N.d.A.)*

L'*Alert* era una nave di tre anni, costruita a Birkenhead, presso i cantieri Simpson & C. Aveva compiuto appena due viaggi alle Indie, con destinazione Bombay, Ceylon e Calcutta, da dove era tornata direttamente a Liverpool, suo porto d'attracco. Poiché non aveva mai frequentato i mari del Pacifico, Harry Markel era tranquillo a questo riguardo. In caso di necessità, avrebbe potuto farsi passare per il capitano Paxton.

Dai viaggi precedenti del capitano, annotati sul libro di bordo, risultava peraltro che egli non si era mai recato alle Antille, né francesi, né inglesi, né olandesi, né danesi, né spagnole. Se la signora Kethlen Seymour lo aveva scelto per condurvi i vincitori delle borse dell'Antilian School, ciò era avvenuto per raccomandazione di un corrispondente di Liverpool, che dava garanzia per la nave e per il capitano.

A mezzanotte e mezzo, Harry Markel uscì dalla cabina e montò sul cassero, dove incontrò John Carpenter.

— La bonaccia persiste? — chiese.

— Sempre — rispose il nostromo. — Non sembra che il tempo voglia mutare!

E aveva ragione; la pioggerella continuava a cadere dalle nuvole basse, immobili da un'estremità all'altra dell'orizzonte. L'oscurità persisteva alla superficie della baia; il silenzio non era rotto neppure dal più lieve sciacquio. Nel periodo delle maree delle quadrature, poco sensibili in quei mesi deE'anno, anche il flusso si propagava con lentezza, attraverso la strozzatura fino a Cork, e risaliva appena di due miglia il fiume Lee.

Quella notte, il mare sarebbe stato in stanca verso le tre del mattino, ed è allora che il riflusso si sarebbe fatto sentire.

John Carpenter aveva certamente qualche buon motivo per maledire la mala sorte. Con la bassa marea, se il vento si fosse un po' levato, non importa da che parte fosse spirato, l'*Alert* avrebbe potuto spiegare le vele, costeggiare l'estremità dell'ansa e imboccare la strozzatura, per trovarsi prima dell'alba, anche a furia di bordate, al largo della baia di Cork. E invece la nave era sempre là, all'ancora, immobile come un gavitello o un corpo morto, e non c'era nulla da sperare anche spiegando di vele.

Bisognava dunque attendere, sia pure mordendo il freno e con scarse speranze che la situazióne potesse cambiare appena fosse spuntato il sole.

Trascorsero due ore; né Harry Markel né John Carpenter avevano pensato di dormire un solo istante, mentre la maggior parte dei loro compagni riposavano, distesi a prua, lungo l'impavesata. L'aspetto del cielo non mutava. Le nuvole non si spostavano. Se talora giungeva dal largo un lieve soffio d'aria, esso cessava quasi subito e nulla lasciava presumere che la brezza dovesse presto soffiare, sia dalla parte del mare sia dalla parte di terra.

Alle tre e ventisette, quando un incerto chiarore cominciava a imbiancare l'orizzonte orientale, la barca, ormeggiata all'estremità del cavo, spinta dal riflusso, andò a urtare contro lo scafo dell'Alert , che non tardò a sua volta a girare sull'ancora, presentando la poppa al largo.

Forse era lecito sperare che la bassa marea portasse un po' di vento del nord-ovest, la qualcosa avrebbe permesso alla nave di lasciare l'ancoraggio e penetrare nel canale San Giorgio: ma questa speranza andò presto delusa. La notte sarebbe finita senza dar loro la possibilità di levare l'ancora.

Ora occorreva sbarazzarsi dei cadaveri. Per prima cosa, John Carpenter volle assicurarsi che un risucchio non finisse con il trattenerli nell'ansa. Scese nella barca, insieme con Corty, ed entrambi constatarono che la corrente portava verso la punta che separava l'ansa dalla strozzatura: il flusso infatti spingeva le acque in quella direzione.

La barca tornò ad affiancarsi alla nave, dinanzi all'albero maestro, e in essa furono deposti, uno dopo l'altro, i cadaveri.

Per maggior precauzione, la barca li trasportò poi fin dietro la punta, contro la quale la corrente avrebbe potuto gettarli.

John Carpenter e Corty li buttarono allora, uno dopo l'altro, in quelle acque, il cui sciacquio si faceva appena sentire. I cadaveri andarono prima a fondo e poi tornarono in superficie; alla fine, presi dal riflusso, si dispersero al largo, nelle profondità marine.

CAPITOLO VII

IL TREALBERI «ALERT»

L'Alert, un trealberi di quattrocentocinquanta tonnellate battente bandiera britannica, uscito, come è stato già detto, dai cantieri di Birkenhead, foderato e incavigliato in rame, notato con il N. 1 all'«Ufficio Veritas», si preparava a intraprendere il suo terzo viaggio.

Nelle sue prime traversate, aveva valicato l'Atlantico e percorso l'Oceano Indiano, dopo aver doppiato la punta estrema dell'Africa; ora, invece, avrebbe messo la prua direttamente a sud-ovest, con destinazione Antille, per conto della signora Kethlen Seymour.

L'*Alert* portava bene la sua velatura e, poiché possedeva le notevoli qualità dei clipper di grande velocità per ogni andatura, non avrebbe impiegato più di tre settimane per coprire la distanza che separa l'Irlanda dalle Antille, se le bonacce non avessero provocato ritardi.

Fin dal suo primo viaggio, la nave era stata comandata dal capitano Paxton; il secondo, luogotenente Davis, e i nove uomini, di equipaggio erano sempre bastati per la manovra di un veliero di quella stazza. La seconda traversata, da Liverpool a Calcutta, era stata effettuata con lo stesso personale, stesso equipaggio e stessi ufficiali. E così sarebbe stato per questo viaggio tra l'Europa e l'America. C'era da accordare assoluta fiducia al capitano Paxton, eccellente uomo di mare, coscienzioso e prudente, sul conto del quale la signora Kethlen Seymour aveva avuto ottime informazioni. I giovani vincitori delle borse e il loro mentore avrebbero trovato a bordo dell'*Alert*, in relazione al viaggio, ogni comodità e quella sicurezza che le loro famiglie avrebbero potuto desiderare per essi. Sia l'andata sia il ritorno si sarebbero effettuati durante la bella stagione: l'assenza dei nove alunni dall'Antilian School non sarebbe durata più di due mesi e mezzo.

Ma l'*Alert* non era più, purtroppo, al comando del capitano Pa-

xton: il suo equipaggio era stato massacrato nell'ansa Farmar: ora la nave era nelle mani dei pirati dell'*Halifax.*

Alle prime luci del giorno, Harry Markel e John Carpenter esaminarono minuziosamente la nave di cui si erano impadroniti. Ne riconobbero subito, alla prima occhiata, le qualità nautiche: eleganza di forme, ottimo tracciato delle sue linee di galleggiamento, prua slanciata, sveltezza della poppa, altezza dell'alberatura, ampio incrocio dei pennoni e profondità del suo pescaggio, che le avrebbe permesso di spiegare molte vele. Anche con poco vento, se fosse partita sin dalle nove del giorno precedente, avrebbe certamente oltrepassato il canale durante la notte e, al levar del sole, sarebbe stata a una trentina di miglia dalle coste dell'Irlanda.

All'alba, il cielo era coperto di nuvole basse, o meglio di quella nebbiolina che un po' di vento avrebbe spazzato via, in pochi minuti. A meno di tre gomene dalla nave, nebbia e acqua si confondevano insieme. In assenza del vento, quella nebbia umida forse si sarebbe dissipata quando il sole avesse acquistato più forza. Del resto, nell'impossibilità di spiegare le vele, Harry Markel doveva certamente desiderare che persistesse la nebbia, la quale rendeva invisibile la nave all'ancora.

Ma ciò non accadde. Verso le sette, senza che si avvertisse un qualsiasi soffio di vento né dalla terra né dal largo, la nebbia cominciò a diradarsi sotto i raggi del sole, preannunciando una giornata afosa, che il vento non sarebbe riuscito a rinfrescare.

In breve, la baia fu sgombra.

A due miglia dall'ansa, apparvero il porto di Queenstown e, più in là, le prime case della città. Dinanzi al porto si vedevano numerosi velieri, ancorati qua e là, che non potevano riprendere il mare per mancanza di vento.

Fino a quando l'*Alert* era invisibile nella nebbia, Harry Markel e i suoi compagni non avrebbero corso rischi di nessun genere, rimanendo a bordo della nave; ma se le brume si fossero dissipate, non sarebbe forse stato meglio sbarcare e rifugiarsi a terra? Tra un paio d'ore al più, non avrebbero forse dovuto accogliere i passeggeri dell'*Alert* , che, secondo le notizie raccolte il giorno prima, erano già arrivati a Queenstown? Avrebbero fatto ancora in tempo a fuggire at-

traverso la campagna, se avessero deciso di sbarcare in fondo all'ansa.

John Carpenter, Corty e gli altri erano in quel momento raccolti intorno ad Harry Markel, in attesa di un suo ordine per imbarcare le provviste nella lancia; con pochi colpi di remo, avrebbero raggiunto una spiaggia sabbiosa, in fondo all'ansa.

Alla domanda postagli dal nostromo, Harry Markel si limitò a rispondere:

— Siamo a bordo, restiamoci!

L'equipaggio non volle saper altro; se Harry Markel diceva di fare così, aveva le sue buone ragioni: gli uomini avevano molta fiducia in lui!

La baia, intanto, aveva cominciato ad animarsi; se i velieri erano fermi, alcuni steamer, invece, si preparavano a salpare. Cinque o sei lance a vapore andavano dall'uno all'altra, rientravano nel porto o ne uscivano, lasciandosi dietro una lunga scia di schiuma. Nessuna di esse peraltro si dirigeva verso l'ansa. Per l'*Alert*, dunque, non c'era nulla da temere.

Verso le otto però ci fu motivo di mettersi in guardia.

Uno steamer, allora penetrato nella baia, aveva cominciato a fare alcune evoluzioni, appena fuori dell'ansa, e poi aveva appoggiato a destra, quasi per cercare un ormeggio non lontano *d*all'*Alert.* Aveva forse l'intenzione di gettare l'ancora là, in quelle acque, invece di attraccare alla banchina di Queenstown? Vi sarebbe rimasto in sosta solo per alcune ore o per alcuni giorni? In quest'ultimo caso, le imbarcazioni del porto non avrebbero tardato certamente ad accostarlo e un tale via vai avrebbe potuto avere spiacevoli conseguenze per Harry Markel e per i suoi compagni.

Il bastimento spiegava al picco la bandiera britannica: era una di quelle grandi navi da carico che, dopo aver portato carbone nelle colonie inglesi, tornano cariche di grano o di nichel.

Dopo aver superato l'estremità dell'ansa, ora avanzava lentamente. Harry Markel non riusciva a capire se intendesse arrestarsi o se manovrasse per imboccare l'ansa.

Il *Concordia* – come presto si poté leggere a prua – non cercava evidentemente di raggiungere direttamente il porto di Queenstown

ma, all'opposto; si accostava all'*Alert.* Si arrestò quando fu a circa mezza gomena dal trealberi, ma nulla fece capire che intendesse gettar l'ancora in quel luogo.

Che cosa voleva il capitano del *Concordia?* Perché mai eseguiva quella manovra? Aveva forse- riconosciuto l'*Alert* o letto il suo nome sulla poppa? Aveva forse avuto rapporti con il capitano Paxton e desiderava mettersi in comunicazione con lui? Avrebbe messo in mare un'imbarcazione per mandare qualcuno a bordo del trealberi?

E facile immaginare quali inquietudini assalissero Harry Markel, John Carpenter, Corty e i loro complici.

Senza dubbio, sarebbe stato meglio abbandonare la nave durante la notte e disperdersi attraverso la campagna, fino a raggiungere un territorio della contea più sicuro dei dintorni di Queenstown, dove le guardie dovevano essere sempre alla ricerca degli evasi.

Ora, però, era troppo tardi.

Harry Markel prese allora la precauzione di non mostrarsi sul cassero, ma di stare sulla soglia del quadrato, in modo da rimanere nascosto dall'impavesata. In quell'istante, un marinaio del *Concordia* chiamò l'*Alert* ad alta voce:

— Ohe!… *Alert*!… Il capitano è a bordo?

Harry Markel non si affrettò a rispondere: non vi era dubbio, il *Concordia* cercava il capitario Paxton.

A quella domanda, fece seguito quasi subito una seconda, fatta con il megafono:

— Chi comanda l'*Alerti*?

Era evidente che del trealberi si conosceva soltanto il nome e che non si sapeva chi lo comandasse.

Harry Markel poteva essere relativamente tranquillo.

E poiché un più lungo silenzio avrebbe potuto apparire sospetto, chiese a sua volta, dopo essere salito sul cassero:

— Chi comanda il *Concordia*?

— Il capitano James Brown! — gli fu risposto direttamente dal comandante, ritto sulla plancia, e riconoscibile dall'uniforme.

— Che cosa vuole il capitano Brown? — chiese Harry Markel. — Sapete se il nichel è in rialzo o in ribasso a Cork?

— Digli che è in ribasso e vedrai che se ne andrà… — suggerì

Corty.

— È in ribasso.— rispose Harry Markel.

— Di quanto?

— Tre scellini e sei pence… — suggerì Corty.

— Tre scellini e sei pence — rispose Harry Markel.

— Allora qui non c'è nulla da fare — riprese James Brown. — Grazie, capitano.

— A vostra disposizione!

— Posso farvi qualche commissione a Liverpool?

— No.

— Buon viaggio all'*Alert*!

— Buon viaggio al *Concordia*!

Ottenute quelle informazioni — giudicate voi quanta fede meritassero — lo steamer eseguì la manovra per uscire dall'ansa. Non appena oltrepassò la punta, aumentò la velocità e mise la prua verso Liverpool.

Fu allora che John Carpenter fece spontaneamente questa riflessione:

«Per ringraziarci di avergli dato precise informazioni sul prezzo del nichel, il capitano del *Concordia* avrebbe dovuto prenderci a rimorchio e tirarci fuori da questa maledetta baia!».

Del resto, anche se il vento si fosse levato, sarebbe stato troppo tardi per approfittarne. Ora c'era molto movimento tra Queenstown e la strozzatura. Le barche da pesca andavano e venivano e alcune di esse si preparavano a tendere le reti dietro la punta, a poche gomene dalla nave. Per questo motivo, Harry Markel e i suoi compagni, per prudenza, non si lasciavano vedere. D'altra parte, se la *Alert* avesse spiegato le vele prima dell'arrivo dei suoi passeggeri, attesi da un'ora all'altra, quella partenza sarebbe apparsa certamente sospetta.

La cosa migliore da fare era quella di non partire prima di notte, ammesso che ciò fosse stato possibile.

La situazione era evidentemente preoccupante, avvicinandosi sempre più il momento in cui il mentore e i suoi giovani compagni di viaggio sarebbero venuti a bordo dell'Alert .

Né bisogna dimenticare che la partenza era stata stabilita dalla signora Kethlen Seymour per il 30 giugno, d'intesa con il direttore del-

l'Antilian School.

Ora si era, appunto, al 30 giugno. Il signor Patterson, sbarcato la sera prima, non avrebbe certamente tardato neppure di un'ora. Da persona precisa e minuziosa qual era, avrebbe rinunciato anche al piacere di visitare Cork e Queenstown, pur non avendo mai visto nessuna delle due città. Dopo una notte di riposo, che lo avrebbe rimesso dalla stanchezza della traversata, si sarebbe alzato, avrebbe svegliato gli alunni, si sarebbe recato al porto e, fattosi indicare l'ancoraggio dell'*Alert*, avrebbe noleggiato un'imbarcazione per farvisi condurre.

Benché non sapesse che tipo d'uomo era il signor Patterson, queste riflessioni nascevano spontaneamente nella mente di Harry Markel. Pur cercando di non farsi vedere sul cassero, nel timore di essere scorto dai pescatori, egli non trascurava di sorvegliare attentamente la baia. Attraverso una finestra del quadrato di poppa, Corty, da parte sua, con il cannocchiale agli occhi, seguiva il movimento del porto, del quale distingueva perfettamente la banchina e le case, anche se lontane due miglia. Il cielo, infatti, si era fatto limpido. Il sole si alzava sopra un orizzonte purissimo, del quale aveva dissipato le brume residue. Ma non vi era apparenza di vento, neppure al largo, e le segnalazioni dei semafori indicavano che la bonaccia regnava anche in alto mare.

— Diciamo la verità — commentava John Carpenter — prigione per prigione, era migliore quella di Queenstown! Di là, se non altro, siamo riusciti a evadere… di qui, invece…

— Aspetta — gli rispose Harry Markel.

Poco prima delle dieci e mezzo, Corty riapparve sul cassero e disse:

— Mi sembra di aver visto una lancia che lasciava il porto con una decina di uomini…

Tutti e due rientrarono subito nel quadrato e puntarono i cannocchiali sull'imbarcazione segnalata da Corty.

Presto scomparve ogni dubbio sul fatto che la lancia moveva verso l'*Alert*, favorita dalla corrente della bassa marea. Aveva due marinai ai remi e un terzo al timone. Al centro e a poppa, avevano preso posto una decina di persone, tra le quali si vedeva un certo numero di

valigie e di pacchi.

Vi era dunque motivo di credere che fossero i passeggeri dell'*Alert.*

Quello era forse il momento decisivo, nel quale sarebbe crollato o meno il piano predisposto da Harry Markel!

Ogni cosa poggiava, del resto, su una sola eventualità: e cioè, che il signor Patterson o qualche giovane conoscesse il capitano Paxton. La cosa sembrava quanto meno improbabile, ed era su questa improbabilità che Harry Markel aveva fatto assegnamento, per la realizzazione del suo progetto. Ma poteva darsi anche il caso che il capitano dell'*Alert* fosse conosciuto dai marinai del porto che conducevano l'imbarcazione: che avrebbero detto essi, allora, se si fosse presentato Harry Markel invece del vero Paxton?

Bisognava tener presente, tuttavia, che era la prima volta che l'*Alert* faceva scalo nel porto di Queenstown, o meglio nella baia di Cork, e che il capitano aveva dovuto già recarsi a terra per sottoporsi alle formalità richieste a ogni nave sia all'arrivo sia alla partenza. Si poteva ritenere, quindi, senza troppo rischio, che i marinai della lancia non lo avessero mai incontrato a Queenstown.

— In ogni caso — disse John Carpenter, concludendo la conversazione avuta con i suoi compagni — non dobbiamo permettere a quei tre marinai di salire a bordo… . ,

— È più prudente — dichiarò Corty. — Daremo noi una mano per imbarcare i bagagli…

— Ciascuno al proprio posto — ordinò Harry Markel.

Per prima cosa, egli fece sparire la barca di cui si erano impadroniti il giorno prima per raggiungere l'ansa: le imbarcazioni dell'Alert sarebbero state sufficienti, se essi avessero voluto svignarsela. Alcuni colpi d'ascia sfondarono la barca, facendola andare a fondo.

Corty si recò subito a prua, per essere sollecito a lanciare 1'ormeggio e fare accostare la lancia.

— Su! — disse John Carpenter ad Harry Markel. — Bisogna correre questo rischio…

— Ne abbiamo già corsi tanti!… E ne correremo altri, John!

— Ce la siamo sempre cavata, Harry!… Dopo tutto, si è impiccati una volta sola, e ce n'è d'avanzo!

Nel frattempo, l'imbarcazione si avvicinava, mantenendosi a poco distanza dal litorale, in modo da rimanere al di qua della punta che ripara l'ansa Farmar. Ora, ad appena un centinaio di tese, si distinguevano chiaramente i passeggeri. Tra pochi istanti, la faccenda sarebbe stata decisa. Se le cose fossero andate come desiderava e sperava Harry Markel, se la scomparsa del capitano Paxton non fosse stata rilevata, egli avrebbe agito a seconda delle circostanze. Dopo aver accolto i giovani studenti premiati dalla signora Seymour così come li avrebbe accolti il capitano dell'*Alert,* egli avrebbe proceduto alla loro sistemazione a bordo, senza far loro venire in mente l'idea di lasciare la nave.

Poiché il trealberi non avrebbe potuto levare l'ancora per mancanza di vento, forse il signor Patterson e i giovani alunni avrebbero chiesto di essere ricondotti a Queenstown. Non avevano certamente avuto il tempo di visitare né la città industriale né quella marittima, poiché ora ne avevano l'occasione, forse ne avrebbero avanzato richiesta.

Sarebbe stato un vero guaio e bisognava evitarlo; tornata indietro la lancia che li conduceva a bordo, essi non avrebbero potuto essere trasportati al porto, infatti, che da un'imbarcazione dell'*Alert*, montata da due o tre uomini di Harry Markel, che poi avrebbe dovuto ricondurli indietro.

Non c'era forse da temere che le guardie, dopo aver frugato le taverne del quartiere, non proseguissero le loro ricerche nelle vie e sulle banchine? Se qualcuno degli evasi fosse stato riconosciuto, tutto sarebbe andato a monte. Una lancia a vapore sarebbe accorsa subito nell'ansa Farmar, con una squadra di poliziotti; gli agenti avrebbero preso possesso dell'*Alert* e la banda sarebbe ricaduta nelle loro mani.

Per questo motivo, non appena a bordo, ai passeggeri non doveva più essere permesso di sbarcare, anche se fosse stato necessario protrarre la partenza di più giorni. Del resto, sin dalla prossima notte, Harry Markel avrebbe potuto decidere di sbarazzarsi di loro, così come aveva fatto con il capitano Paxton e con il suo equipaggio.

Harry Markel fece allora le sue ultime raccomandazioni. I suoi compagni non dovevano dimenticare che essi, ora, non erano più gli uomini dell'*Halifax*, fuggiti dalla prigione di Queenstown: ora erano i

marinai dell'*Alert* , se non altro per quel giorno. Avrebbero dovuto badare a non dire parole compromettenti, a comportarsi da onesti marinai, ad averne l'aspetto e le abitudini, come disse John Carpenter, per fare onore alla generosa signora Kethlen Seymour! Tutti compresero perfettamente quale parte dovevano recitare.

Nell'attesa, fu dato loro ordine di farsi vedere il meno possibile, finn al momento della partenza della nave. Sarebbero rimasti nei loro alloggi… Il nostromo e Corty avrebbero provveduto da soli all'imbarco dei bagagli e alla sistemazione dei passeggeri.

La colazione sarebbe stata servita nel quadrato: una buona colazione di cui la cambusa dell' *Alert* avrebbe fornito la lista. La faccenda avrebbe riguardato Ranyah Cogh, il quale si era proposto di stupire tutti con il suo talento di cuoco.

Era venuto il momento di mettersi all'opera, così come avrebbero fatto il vero capitano Paxton e il suo equipaggio. Poiché la lancia non era più che a poche tese, occorreva che qualcuno pensasse a ricevere i passeggeri. Harry Markel si fece allora avanti, verso la scala di destra.

E superfluo dire che aveva indossato l'uniforme dello sventurato capitano e che tutti i suoi avevano rivestito gli abiti trovati negli alloggi.

L'*Alert* fu chiamata dai marinai della lancia e Corty lanciò un ormeggio che, afferrato all'uncino, fu poi girato a prua.

Tony Renault e Magnus Anders furono i primi a mettere piede sulla scala di corda e a saltare sul ponte. I compagni li seguirono. Poi fu la volta del signor Horatio Patterson, che John Carpenter aiutò cortesemente a raggiungere il barcarizzo.

Ci si occupò subito del trasporto dei bagagli, costituiti da valigie poco pesanti e poco ingombranti: la faccenda richiese pochissimo tempo.

I marinai della lancia non ebbero neppure motivo di salire a bordo. Pagati già in precedenza dal signor Patterson e avuta anche una buona mancia, si staccarono dalla nave e ripresero la via del porto.

In quel momento, il mentore, immancabilmente corretto, si inchinò e disse:

— Il capitano Paxton?

— Sono io, signore — rispose Harry Markel.

Il signor Patterson salutò nuovamente, con squisita gentilezza, e aggiunse:

— Capitano Paxton, ho l'onore di presentarvi i pensionanti dell'Antilian School e di offrirvi l'assicurazione della mia profonda considerazione e dei miei omaggi rispettosi…

— Firmato Horatio Patterson — mormorò all'orecchio di Louis Clodion quel mattacchione di Tony Renault, salutando, insieme con i suoi compagni, il capitano dell'*Alert.*

CAPITOLO VIII

A BORDO

IL VIAGGIO del signor Patterson e dei pensionanti dell'Antilian School si era effettuato in buone condizioni e tutti avevano mostrato vivo interesse per ogni minimo incidente della strada. Era sembrata una specie di fuga di uccelli dalla gabbia: uccelli addomesticati, naturalmente, che sapevano di dovervi fare ritorno. E non si era che all'inizio.

Quello non era il primo viaggio in treno o in battello di quei giovani: tutti avevano già attraversato l'Atlantico, quando dalle Antille erano venuti in Europa. Ma di là a dire che il mare non aveva più segreti per loro, ci correva! Era già tanto se di quella traversata conservavano ancora il ricordo. Il meno giovane di essi non aveva più di una decina di anni, quando aveva posto piede in Inghilterra. La navigazione a bordo dell'*Alert* sarebbe stata dunque, per essi, una cosa nuova. Riguardo al mentore, bisogna dire che egli si avventurava per la prima volta, e con grande soddisfazione, sul… perfido elemento.

— *Hoc erat in votis!*[19] — ripeteva, diciotto secoli dopo Orazio.

Sceso dal treno a Bristol, alle cinque il gruppetto aveva preso imbarco sulla nave che esercita regolare servizio tra l'Inghilterra e l'Irlanda: un tragitto di circa duecento miglia.

Quei bastimenti sono belle navi, ottimamente attrezzate e di rapida andatura, in grado di percorrere diciassette miglia all'ora. Si era in periodo di bonaccia, con appena una lieve brezzolina. Di solito, l'entrata del canale San Giorgio, oltrepassate Milford Haven e le estreme punte del Galles, è piuttosto aspra. Si è quasi a metà cammino, è vero, ma non per questo i passeggeri, almeno per una mezza giornata, sono meno sballottati dal mare. Questa volta, però, avrebbero potuto ritenersi in gita di piacere, sulle placide acque del Lago Lomond o

[19] Questo era nostro desiderio. (N.d.T.)

del lago Katrine, nel paese di Rob Roy[20] nel cuore della Scozia, invece che in mare.

Il signor Horatio Patterson non aveva affatto sofferto nella traversata del canale e da ciò egli aveva tratto i migliori auspici per l'avvenire. A sentir lui, del resto, un uomo di sana costituzione, prudente ed energico, non doveva aver paura del mal di mare.

— Dipende dalla volontà — ripeteva — e da nient'altro!

Fu in queste buone disposizioni di spirito e di corpo che il mentore e i laureati raggiunsero il porto di Queenstown: molto probàbilmente, non avrebbero avuto il tempo di visitare la città, e neppure la città di Cork, sua metropoli.

Tutti desideravano, ovviamente, essere a bordo dell'*Alert ,* trovarsi già sulla nave noleggiata per loro conto – come dire, sul loro battello da diporto – prendere possesso della propria cabina, passeggiare dal castello di prua al castello di poppa, allacciare rapporti con il capitano Paxton e con l'equipaggio, fare il loro primo pasto alla mensa del quadrato, assistere ai preparativi della partenza, ai quali avrebbero volentieri dato una mano, se necessario.

Nessuno quindi aveva pensato di andare in giro per le vie di Queenstown; se l'*Alert* fosse stata alla fonda nel porto, il signor Patterson e i suoi giovani compagni si sarebbero imbarcati subito; ma erano quasi le nove della sera: perciò si sarebbero recati all'ansa Farmar, il giorno seguente.

Ne era seguita una lieve delusione, perché tutti avevano sperato di trascorrere quella prima notte a bordo, rannicchiati nei loro lettini sovrapposti «come i cassetti di un cassettone», diceva Tony Renault: che soddisfazione dormire in quei cassetti! Ma era stato necessario rimandare l'imbarco al giorno seguente.

La stessa sera, tuttavia, Louis Clodion e John Howard, avevano preso appuntamento con un marinaio del porto, il quale aveva promesso di condurli con la sua barca all'ancoraggio dell'*Alert.* Rispondendo alle domande rivoltegli, egli aveva indicato la posizione dell'ansa, all'entrata della baia, distante due miglia circa; se avessero voluto, egli avrebbe potuto condurveli subito. I più impazienti erano del parere di accettare la proposta: una passeggiata notturna attraverso la

[20] Protagonista dell'omonimo romanzo di Walter Scott. *(N.d.T.)*

baia, con il mare calmo e il caldo che regnava, sarebbe stata una cosa piacevole.

Ma il signor Patterson non ritenne di acconsentirvi: erano attesi dal capitano per il giorno dopo, 30 giugno, non erano in ritardo, quindi; e poi, quasi certamente, egli non li aspettava prima di quella data.

La sera, peraltro, era già inoltrata: infatti, gli orologi di Queenstown sonavano le dieci. Il capitano Paxton e il suo equipaggio erano certamente a letto, a quell'ora… Perché svegliarli?

— Se fossimo a bordo — esclamò Tony Renault — forse l'*Alert* potrebbe salpare questa notte stessa…

— Non credetelo, signorino mio — disse il marinaio. — Non è possibile partire: la bonaccia potrebbe prolungarsi ancora per qualche giorno.

— Lo credete? — chiese il signor Patterson.

— Lo temo.

— In tal caso — disse il signor Patterson — sarebbe forse meglio sistemarci in un albergo di Cork o di Queenstown, fino a quando il vento favorevole gonfierà le nostre vele.

— Ma, signor Patterson! — esclamarono Magnus Anders e qualche altro, non riuscendo a reprimere un gesto di dispetto,

— Tuttavia…

Si discusse e alla fine fu deciso di passare la notte all'albergo; all'alba, con la bassa marea, la lancia già impegnata avrebbe trasportato i passeggeri all'ansa.

Il signor Patterson fece inoltre questa riflessione, più che mai naturale in un contabile: stabilendosi a bordo, avrebbero risparmiato le spese dell'albergo; la faccenda lo meritava. Del resto, nulla avrebbe impedito loro di tornare a Queenstown e a Cork, se la partenza, per mancanza di vento, fosse stata rimandata di qualche giorno.

Il signor Patterson e i suoi studenti si fecero pertanto condurre in un albergo della riva, si coricarono, fecero una bella dormita e il giorno seguente, dopo la colazione, composta di té e di *sandwiches,* presero posto nella lancia che doveva condurli a bordo dell'*Alert.*

Come già sappiamo, la nebbia si era dissipata in quel momento; fu così che, dopo aver percorso circa un miglio, alla svolta di una punta

che la chiudeva a nord, apparve ai loro occhi l'ansa Farmar.

— l'*Alert*! — esclamò Tony Renault, indicando l'unica nave alla fonda che vi si vedeva.

— È proprio l'*Alert* — rispose E proprietario della lancia. — E certamente una bella nave!

— Conoscete il capitano Paxton? — chiese Louis Clodion.

— Non lo conosco; non viene quasi mai a terra. Ma ha fama di buon marinaio, ed ha un buon equipaggio ai suoi ordini.

— E un bellissimo trealberi! — esclamò Tony Renault, la cui ammirazione era condivisa largamente dal compagno Magnus Anders.

— E un vero yacht! — disse Roger Hinsdale, che parve lusingato dal fatto che la signora Seymour avesse messo quella bellissima nave a loro disposizione.

Un quarto d'ora dopo, la lancia accostava l'*Alert*, ai piedi della scala di dritta.

Come già sappiamo, il proprietario e i suoi due uomini erano rimasti nella lancia, la quale ripartì subito in direzione del porto.

Sappiamo anche in quali condizioni furono fatte le presentazioni, e che Harry Markel accolse i viaggiatori spacciandosi per il capitano Paxton. John Carpenter, quale nostromo, offrì poi i suoi servigi e propose ai passeggeri di guidarli al quadrato, dove erano state allestite le loro cabine.

Per prima cosa, il signor Patterson ritenne suo dovere prodigarsi in complimenti verso il capitano. Si felicitò per il fatto che la signora Kethlen Seymour avesse affidato la sorte dei suoi giovani studenti a un comandante distintissimo, assai stimato nell'ambiente marittimo. Arrischiandosi a calpestare il seno di Teti,[21] essi si esponevano certamente a qualche pericolo… Ma con il capitano Paxton, una buona nave come l'*Alert* e un equipaggio pratico come quello della nave, si potevano ben sfidare le collere di Nettuno…

Freddo e impassibile dinanzi a tante congratulazioni, Harry Markel si limitò a rispondere che lui e i suoi uomini avrebbero fatto ciò

[21] Qui «il seno di Teti» sta per il mare. Nella mitologia greca Teti era la sposa di Oceano e la madre dei fiumi. Più sotto si parlerà anche di Nettuno, appunto il dio del mare. *(N.d.T.)*

che potevano perché i passeggeri della *Alert* traessero ogni soddisfazione dal viaggio.

Si trattava, ora, di visitare la nave «dal fondo della stiva fino alla cima degli alberi», come ripeteva Tony Renault.

Non bisognava stupirsi; ciò non poteva non interessare quei giovanotti: non era forse la loro casa, la città galleggiante che era stata 'scelta per loro, per un'intera stagione? Non era forse come una parte dell'Antilian School, staccata dal Regno Unito, che stavano per abitare, durante quel viaggio?

Per prima cosa visitarono il quadrato, all'interno del cassero, dove avrebbero preso i pasti, con al centro la tavola da rollio, le panche con gli schienali mobili, le lampade con la sospensione cardanica, i vari utensili appesi alla parte dell'albero di trinchetto che attraversava la tavola, l'osteriggio che lasciava penetrare largamente la luce esterna, la dispensa, nella quale piatti, caraffe, bicchieri e altri oggetti erano protetti contro il rollio e il beccheggio.

Sul fianco, dai due lati, si aprivano le cabine dei passeggeri, con i loro lettini, i loro specchi, i loro piccoli armadi, rischiarate da un oblò chiuso da un vetro lenticolare, aperto sulla parete del cassero. In quelle cabine, i vincitori delle borse sarebbero stati ospitati a seconda della loro nazionalità: a sinistra, Hubert Perkins e John Howard nella prima; Roger Hinsdale solo nella seconda; Louis Clodion e Tony Renault nella terza. A destra: Nie#ls Harboe e Axel Wickborn nella quarta; Albertus Leuwen nella quinta; Magnus Anders nella sesta.

La cabina riservata al signor Horatio Patterson, identica a quella del capitano, era a destra, entrando nel quadrato; dava sull'ingresso del cassero, ed era un po' più grande di quella dei suoi compagni. Con ragione, egli avrebbe potuto considerarsi come il secondo dell' *Alert* e avrebbe avuto il diritto di portare due galloni sulle maniche della sua finanziera.

Non è necessario dire che la previdente signora Kethlen Seymour non aveva dimenticato nulla di ciò che concerneva le comodità e l'igiene dei giovani laureati. Non vi erano medici a bordo, è vero, ma non vi era motivo di prevedere malattie o accidenti gravi, durante la traversata. Il mentore avrebbe saputo frenare le imprudenze dei più audaci del gruppo. La farmacia dell'*Alert* era tuttavia ben provvista di

medicinali d'uso comune. E poi, in caso di vento, di raffiche, di cattivo tempo in genere, i passeggeri avrebbero potuto indossare abiti da marinaio, non mancando, in ogni cabina, berretti di tela incerata, calzoni e cappotti.

Non ci si stupirà se diremo che Tony Renault e qualche altro vollero subito vestirsi da marinai. Per ciò che riguarda il signor Patterson, fedele al cappello a cilindro, alla finanziera nera e alla cravatta bianca, diremo che egli non ritenne conveniente, né alla sua personalità né alla sua responsabilità, indossare il giubbotto da marinaio e porsi in capo il berretto tradizionale.

Con quella bonaccia, quando il trealberi sulle acque placide della baia di Cork non avvertiva neppure il movimento dell'onda lunga, non vi era motivo di modificare le proprie abitudini. Se la signora Patterson gli fosse stata accanto, non gli sarebbe parso di aver lasciato il suo appartamento presso l'Antilian School. Forse non rilevava nemmeno notevoli differenze tra l'ansa Farmar e Oxford Street, se non nel fatto che i passanti vi erano meno numerosi.

Visitato il quadrato e sistemate le valigie nelle cabine, ebbe inizio la visita della nave, della quale John Carpenter fece gli onori, rispondendo alle domande che gli erano poste, soprattutto da Tony Renault e da Magnus Anders. Sul cassero, la ruota di comando e l'abitacolo furono esaminati dai due giovani con molta attenzione: quei futuri marinai avevano senza dubbio il prurito alle mani, per la voglia matta di prendere il timone e di fare rotta verso il nord-nord-est quarto di est, oppure'verso il sud-sud-ovest mezzo quarto di sud. Ridiscesi sul ponte, i giovani lo percorsero ed esaminarono le due lance sospese alle gru e la iole issata a poppa. Dinanzi all'albero di trinchetto era posta la cucina, nella quale si stava già scaldando il pranzo, sotto la direzione di Ranyah Cogli, che fu complimentato dal signor Patterson per la sua bellezza di tipo africano. Infine, l'alloggio dell'equipaggio, i cui uomini non ispirarono diffidenza, il castello di prua, l'argano, una delle ancore issata alla gru di dritta, perché quella di sinistra era in acqua; tutto ciò attirò l'attenzione di quella gioventù curiosa.

Non rimaneva, ora, che da esplorare la stiva, per porre termine alla visita della nave.

Non sorprenda il fatto che il signor Patterson non seguisse i pensionanti nelle oscure profondità della nave. Non vi erano scale, infatti, ma solo delle tacche fatte lungo i puntelli, nelle quali bisognava infilare il piede. Egli non vi si avventurò, come non si sarebbe arrischiato ad arrampicarsi sulle sartie per raggiungere le gabbie e le barre dell'albero maestro o dell'albero di trinchetto, sia pure passando attraverso il buco del gatto. Ma i giovani fecero presto a calarsi nell'interno dell'*Alert*, là dove il carico era stato sostituito da pani di ferro per dare stabilità alla nave. La stiva fu percorsa dalla prua, che una scala metteva in comunicazione con il posto dell'equipaggio, fino alla poppa, che una paratia stagna separava dalla cambusa, posta sotto il cassero. Giacevano là vele, attrezzi, alberi di ricambio, e un certo numero di casse di conserve, barili di vino, fusti di acquavite e sacchi di farina. L'*Alert* era proprio rifornito come se avesse dovuto fare il giro del mondo.

Terminata la visita, tutti andarono a raggiungere sul cassero il mentore e il capitano. Entrambi chiacchieravano del più e del meno, il signor Patterson con la sua solita facondia, Harry Markel limitandosi a rispondergli brevemente. Bravo marinaio, senza dubbio, ma certamente di poche parole.

Ed ecco, intanto, Tony Renault girare intorno al timone, esaminare l'abitacolo che racchiudeva la bussola, porre la mano sulla ruota, muoverla in un senso e nell'altro, come avrebbe fatto un timoniere, e dire, alla fine:

— Capitano, mi permetterete, ogni tanto, di stare al timone, quando il tempo sarà bello?

— Ma… io non so se ciò sarebbe prudente… — disse il mentore.

— Non abbiate paura, signor Patterson, non vi faremo affondare! — disse Tony Renault.

Harry Markel si era limitato a fare un cenno di adesione.

A che cosa pensava quell'uomo? Un briciolo di pietà aveva forse fatto capolino nel suo animo, nel vedere quei giovanottini felici e contenti di essere a bordo dell'*Alert*? No! La prossima notte nessuno di loro avrebbe trovato grazia…

La campana suonò a prua della nave. Un marinaio aveva battuto i quattro rintocchi delle undici.

— E l'ora della colazione — disse Louis Clodion.

— Vi faremo onore! — rispose il signor Patterson. — Ho una fame da lupo!

— Da lupo di mare… — aggiunse Tony Renault.

— *Lupus marìtimus* — tradusse il signor Patterson.

Era proprio l'ora della colazione, che Harry Markel si scusò di non poter presiedere, avendo l'abitudine, disse, di prendere i pasti nella sua cabina.

La colazione fu servita nel quadrato, dove ciascuno prese posto intorno alla tavola. Si componeva di uova, carne fredda, pesce appena pescato, biscotti etè: ogni cosa fu trovata squisita. Del resto, affamati dalla loro passeggiata mattutina, quei giovani stomaci non avrebbero fatto gli schizzinosi: e bisogna anche dire che il signor Patterson mangiò due volte di più di quanto era solito fare nel refettorio dell'AntilianSchool.

Dopo colazione, tutti andarono a raggiungere Harry Markel, sul cassero.

D'intesa con i compagni, Louis Clodion gli chiese:

— Capitano, credete di poter partire presto?

— Non appena si alzerà il vento — rispose Harry Markel, intuendo lo scopo della richiesta. — Ciò potrebbe verificarsi da un momento all'altro.

— E… se il vento sarà contrario? — fece rilevare il signor Patterson.

— Ciò non ci impedirà di spiegare le vele e di metterci in cammino. Ci occorre un po' di vento, da qualunque parte venga.

— Certamente… — esclamò Tony Renault. — Andremo di bolina…

— Di bolina strettissima… — aggiunse Magnus Anders.

— Proprio così, signori — rispose Harry Markel.

E a dire il vero, vi è forse andatura più leggiadra di quella di una nave che serra il vento, mure a dritta o a sinistra, quando tutte le vele sono spiegate?

— Allora, capitano, c'è motivo di credere — disse Niels Harboe — che il vento si alzi…

— Nel pomeriggio?… — aggiunse John Howard.

— Lo spero — rispose Harry Markel. — Sono quasi sessanta ore che la bonaccia permane; cesserà presto certamente.

— Capitano, gradiremmo sapere — disse Roger Hinsdale — se vi è qualche probabilità che l'*Alert* parta oggi.

— Vi ripeto, signori, che ciò non mi stupirebbe; il barometro è un po' disceso… tuttavia, non potrei dirlo con certezza…

— In tal caso, potremmo andare a passare il pomeriggio a terra? — chiese Louis Clodion.

— Sì, sì! — ripeterono in coro i compagni.

Era proprio la richiesta alla quale Harry Markel non intendeva aderire. Non avrebbe mai mandato a terra nessuno, né passeggeri né uomini dell'equipaggio. Si sarebbe corso il rischio di compromettere una situazione già tanto pericolosa.

Fu allora che il signor Horatio Patterson cercò di appoggiare la richiesta, con qualche citazione quanto mai opportuna. Né lui né i suoi compagni conoscevano Cork e nemmeno Queenstown: il giorno prima non avevano potuto visitare le due città… Si diceva anche che i dintorni fossero molto interessanti, specialmente il villaggio di Blarney, che ha dato il proprio nome alle guasconate irlandesi, e il castello, una pietra del quale si dice metta in discordia con la verità coloro che vi accostano le labbra…

Tutti approvarono, ovviamente, in mezz'ora, una lancia dell'*Alert* li avrebbe condotti al porto… Prima di sera, sarebbero tornati a bordo, promesso!

— Come vedete, capitano, noi rivolgiamo la nostra supplica — disse il signor Patterson — al padrone, dopo Dio…

— Acconsentirei volentieri — rispose Harry Markel, con tono un po' aspro — ma non posso. Oggi è il giorno stabilito per la partenza… Basterà appena un po' di vento… Se necessario, cercherò di uscire dalla baia con la sola marea discendente…

— Ma se non è possibile navigare, perché uscire dalla baia? — chiese. Louis Clodion.

— Getteremo l'ancora in prossimità della terra, per evitare l'onda — rispose Harry Markel. — Se non altro, l'*Alert* avrà lasciato l'ansa Farmar. Se si alzerà il vento, come credo, lo incontreremo in mare, non in questa baia ben riparata…

In fin dei conti, quelle ragioni erano plausibili: bisognava rimettersi al giudizio del capitano.

— Vi prego, dunque, di rinunciare al vostro progetto — aggiunse. — Rischieremmo, signori, di perdere una marea.

— D'accordo — rispose il signor Patterson. — Non insisteremo oltre.

I giovani fecero presto a decidere. Del resto, un paio almeno non ci tenevano affatto ad andare a terra; erano, come è facile indovinare, Magnus Anders é Tony Renault. La gioia di essere a bordo bastava loro. Ormai a bordo dell'Alert , essi non chiedevano che di sbarcare in un porto delle Antille. Pensate: se si fosse alzato il vento mentre i loro compagni visitavano Cork o Queenstown… la nave non avrebbe potuto alzare le vele perché i passeggeri non erano ancora tornati… Ulteriori ritardi non avrebbero finito con il compromettere il viaggio? Che cosa avrebbe detto allora la signora Seymour?… Che cosa avrebbe pensato il direttore dell'Antilian School? Quanta responsabilità per il mentore! Il signor Patterson comprese perfettamente la gravità di quelle argomentazioni.

La controversia fu subito composta: sarebbero rimasti a bordo. Poi, nel corso della conversazione, alla quale Harry Markel non poté fare a meno di prendere parte, si parlò del viaggio. Roger Hinsdale chiese se la *Alert* avesse già fatto la traversata dall'Inghilterra alle Antille.

— No, signori — rispose Harry Markel. — La nostra nave non ha fatto che due soli viaggi, nel mare delle Indie.

— Ma voi, capitano, conoscete le Antille? — chiese Hubert Perkins.

— Non le conosco.

— Allora, è possibile a un marinaio — fece rilevare il signor Patterson — andare direttamente anche dove non è mai stato.

— Certamente! — esclamò Tony Renault. — Può andarci a occhi chiusi!

— No, — rispose Harry Markel — ad occhi aperti! Facendo il punto, consultando le carte, rilevando la direzione della nave…

— Vedremo noi tutto questo? — chiese Magnus Anders.

— A condizione di essere in mare, e non a marcire in fondo a que-

sta baia! Louis Clodion e i suoi compagni si rassegnarono. Dal fatto che avrebbero dovuto trascorrere l'intera giornata a bordo, non avendo avuto il permesso di sbarcare, non bisogna dedurre che il giorno sarebbe parso loro lungo. No! Non sarebbe venuto loro in mente di farsi condurre sulle spiagge vicine, la qualcosa Harry Markel avrebbe certamente accordato, perché non avrebbe potuto derivarne nessun pericolo per lui. Sedersi sulle panche del cassero, dondolarsi sulle *rocking-chairs,*[22] passeggiare sul ponte, montare sulle gabbie o sui pennoni, forse ciò non sarebbe bastato a occupare il -pomeriggio, senza annoiarsi un istante?

E poi, sebbene fosse nella bonaccia, la baia di Cork presentava sempre una certa animazione. Il movimento del porto di Queenstown non era interrotto, anche se il vento persisteva a non alzarsi. I binocoli dei giovani pensionanti e l'enorme cannocchiale – due piedi e quattro pollici – del signor Horatio Patterson erano continuamente adoperati. Non bisognava perdere nulla del via vai delle imbarcazioni che pescavano nella baia, delle barche a vapore che svolgevano il servizio del litorale, dei *tugs*[23] che rimorchiavano i velieri che avevano fretta di uscire all'aperto, dei transatlantici che entravano o uscivano in gran numero, ogni giorno, dalla baia.

Dopo la cena delle cinque, non meno squisita del pranzo, a proposito della quale il mentore fece meritatissimi complimenti a Ranyah Cogh, i passeggeri salirono sul cassero. Fu allora che Harry Markel disse loro che il vento di terra cominciava a farsi sentire e che con molte probabilità, se fosse soffiato appena per un'ora, egli si sarebbe deciso a spiegare le vele.

Si immagini la gioia con cui la notizia fu accolta!

Verso il nord-est apparivano infatti alcune nuvole che lasciavano presagire un mutamento del tempo. Provenivano da terra, senza dubbio, anche se sarebbe stato meglio che fossero venute dal largo. Ma ciò che importava era una cosa: finalmente l'*Alert* avrebbe potuto lasciare l'ancoraggio; oltre Roche Pointe, si sarebbe agito a seconda delle circostanze.

— Tutti sul ponte! — ordinò Harry Markel. — Pronti a levare

---

[22] Sedie a dondolo. *(N.d.T.)*
[23] Rimorchiatori. *(N.d.T.)*

l'ancora!

Alcuni uomini raggiunsero l'argano per salpare l'ancora, aiutati da alcuni giovani che vollero dar loro una mano. Le vele intanto erano state allentate e i pennoni issati. Poi, quando l'ancora fu a picco, mentre risaliva alla gru, il trealberi prese l'abbrivo sotto la vela di trinchetto, i fiocchi, le vele di gabbia, i velaccini e la brigantina e, in pochi istanti, doppiò la punta esterna dell'ansa.

I giornali della sera annunciarono, nelle «recentissime», che il trealberi *Alert*, capitano Paxton, con a bordo i laureati del concorso dell'Antilian School, aveva preso il mare, diretto alle Antille.

CAPITOLO IX

IN VISTA DELLA TERRAFERMA

ERANO circa le sette quando l'*Alert* uscì dalla baia di Cork, lasciandosi a sinistra il promontorio di Roche Pointe. Il litorale della contea di Cork rimaneva a poche miglia, all'ovest.

Prima di volgere lo sguardo verso quella sconfinata distesa di mare, i passeggeri contemplarono le alte terre della costa meridionale irlandese, in parte immerse nell'ombra. Insediati comodamente sul cassero, la cui tenda era stata ripiegata per la notte, essi guardavano non senza una certa emozione, istintiva alla loro età. Delle loro traversate precedenti, quando erano venuti dalle Antille in Europa, conservavano appena un lontano ricordo.

Le loro vive immaginazioni erano all'opera al pensiero di quel grande viaggio che li avrebbe riportati al paese nativo. Nella loro mente sorgevano queste magiche parole appartenenti al vocabolario dei turisti: gite, esplorazioni, avventure, scoperte. I racconti che avevano letto, soprattutto durante gli ultimi giorni trascorsi a scuola, tornavano loro alla memoria. Quanti libri di viaggi avevano divorato, quando ancora non conoscevano la futura destinazione dell' *Alert*! Quanti atlanti avevano sfogliato! Quante carte geografiche consultate!

Bisogna dunque rendersi conto dello stato d'animo entusiasta di questi giovani, ricchi di speranze e di desideri. Ora, è vero, essi non ignoravano più la meta del loro viaggio, niente affatto avventuroso, ma erano sempre sotto le impressioni suscitate nel loro animo da ciò che avevano letto. Seguivano i grandi scopritori nelle loro spedizioni lontane, con loro prendevano possesso di nuove terre, vi piantavano la bandiera del loro paese! Essi erano Cristoforo Colombo in America, Vasco de Gama alle Indie, Magellano nella Terra del Fuoco, Jacques Cartier nel Canada, James Cook nelle isole del Pacifico, Du-

mont d'Urville in Nuova Zelanda e nelle zone antartiche, Livingstone e Stanley in Africa, Hudson Parry e James Ross nelle regioni del polo nord!… Ripetevano, con Chateaubriand, che il globo terrestre è troppo piccolo, dal momento che ne era già stato fatto il giro, e si dolevano del fatto, che questo nostro mondo fosse costituito soltanto da cinque continenti, invece che da una dozzina! Essi si vedevano già lontani lontani, pur essendo l'*Alert* appena all'inizio della traversata e ancora in acque inglesi!…

D'altra parte, ciascuno di essi sarebbe stato felice, nel momento di lasciare l'Europa, di salutare un'ultima volta il proprio paese: Louis Clodion e Tony Renault la Francia, Niels Harboe e Axel Wickborn la Danimarca, Albertus Leuwen l'Olanda, Magnus Anders la Svezia; ma non era il caso di pensarci.

Soltanto Roger Hinsdale, John Howard, Hubert Perkins avrebbero avuto la soddisfazione di inviare un ultimo addio a quell'Irlanda che, con la Gran Bretagna, costituiva la trinità del Regno Unito.

Il giorno seguente, dopo aver superato il canale di San Giorgio, essi non. avrebbero incontrato nessun continente, prima di giungere nei mari d'America, dove ciascuno di essi avrebbe ritrovato un po' di ciò che aveva lasciato in Europa.

Del resto, come si vedrà, sarebbe trascorso un po' di tempo, prima di vedere sparire all'orizzonte le coste britanniche.

Il vento, allora alzatosi, aveva permesso dell'*Alert,* in effetti, di lasciare l'ancoraggio; ma come era stato previsto, quella brezza di terra, priva di forza e di durata, era venuta meno dopo alcune miglia.

Per prendere la sua rotta, all'uscita dal canale, l'*Alert* avrebbe dovuto mettere la prua a sud-ovest: questo è ciò che il capitano Paxton senza dubbiò avrebbe fatto. E se avesse potuto spingersi oltre, per un centinaio di miglia, forse egli avrebbe incontrato, in pieno mare, un vento più stabile. Questa non era però l'intenzione di Harry Markel, il quale intendeva mettere la prua a sud.

Per favorire i suoi abominevoli progetti, egli doveva allontanarsi infatti il più possibile dalla costa durante la notte e tenersi lontano dalle numerose navi che la frequentavano e che la mancanza di vento manteneva quasi ferme.

Ora sul mare regnava una calma assoluta: nessuna increspatura

sulla sua superficie, nessuno sciacquio, né contro costa né contro i fianchi della nave. Il mare d'Irlanda versava tranquillamente le sue acque dentro quelle dell'Oceano Atlantico.

La nave era pertanto immobile, come lo sarebbe stata tra le rive di un lago o di un fiume. Non si avvertiva a bordo neppure un lieve rollio, riparata com'era dalla terra. Il signor Patterson si rallegrava al pensiero che perciò avrebbe avuto tempo di abituarsi alla vita di bordo e di farsi… il piede del marinaio.

I passeggeri cercavano di accettare pazientemente questo stato di cose, al quale, del resto, nessuno poteva porre rimedio. Ma quanta inquietudine suscitava la prossimità della costa ad Harry Markel e al suo equipaggio! Era sempre possibile che un avviso dello stato si ancorasse all'aperto del canale, con l'ordine di visitare tutte le navi uscenti dalla baia.

All'inquietudine si mescolava anche la collera, e Harry Markel si chiedeva che cosa bisognasse fare per tenerla a freno, perché non si manifestasse apertamente. Corty e i suoi compagni esibivano certe facce che avrebbero potuto far paura ai passeggeri.

John Carpenter e lui cercavano invano di tenerli a bada; non sarebbe stato possibile attribuire quella irritazione al tempo avverso. Se quel ritardo risultava fastidioso, lo era soprattutto per il signor Patterson e per i suoi giovani compagni, ma non certo per dei marinai, di solito indifferenti agli spiacevoli capricci del mare.

Harry Markel e John Carpenter passeggiavano sul ponte della nave, chiacchierando. John Carpenter a un tratto disse:

— Harry, poiché la notte non tarderà a sopraggiungere, credi che ciò che abbiamo fatto nell'ansa Farmar, sbarazzandoci del personale dell’Alert, sia possibile ripeterlo a qualche miglio dalla costa? Il rischio era certamente maggiore nella baia di Cork.

— Dimentichi, John, che allora non potevamo fare altrimenti — rispose Harry Markel. — Occorreva impadronirsi della nave a ogni costo.

— Allora, Harry, quando i passeggeri dormiranno nelle loro cabine, nessuno potrà impedirci di farla finita…

— Chi potrebbe impedircelo, John?

— Già — rispose John Carpenter. — Ora, sono a bordo… l'*Alert* è

fuori della baia… immagino che nessuno verrà fin qui a render loro visita!

— Nessuno? — rispose Harry Markel. — Sei sicuro che, quando i semafori annunzieranno a Queenstown che la nave è immobilizzata dalla bonaccia, non venga qui qualche loro amico per recar loro un ultimo saluto? Che cosa accadrebbe, allora, se non li trovassero più a bordo?

— La cosa, Harry, è piuttosto improbabile.

Improbabile, è vero, ma possibile, comunque. Se il giorno seguente l'*Alert* fosse stata ancora alla costa, perché non avrebbe potuto ricevere la visita di qualche imbarcazione? I compagni di Harry Markel non mostravano, però, di volersi arrendere a quelle ragioni. La notte non sarebbe trascorsa in ogni caso senza condurre alla soluzione di quel terribile dramma.

La sera che avanzava avrebbe costituito un refrigerio al caldo soffocante della giornata. Dopo le otto, il sole sarebbe tramontato sotto un orizzonte sgombro di nubi: nulla lasciava sperare in un prossimo mutamento delle condizioni atmosferiche.

I giovani si erano raccolti sul cassero e non mostravano nessuna fretta di scendere nel quadrato; dopo aver dato loro la buona notte, il signor Patterson raggiunse la sua cabina e cominciò a fare minuziosamente i suoi preparativi per la notte. Svestitosi con cura, appese l'abito al posto che esso avrebbe occupato durante il viaggio; poi si coprì il capo con un berretto di seta nera e si sdraiò sul lettino. L'ultimo suo pensiero, prima di addormentarsi, fu questo:

«Mia moglie è proprio una buona donna! La precauzione da me presa, prima di partire, le ha procurato gran pena! Ma dovevo agire da uomo prudente: al mio ritorno, rimedieremo a tutto!»

Se la calma regnava egualmente sul mare e nello spazio, tuttavia l'*Alert* non mancava di subire l'azione delle correnti, molto sensibile all'entrata del canale. Il flusso che giungeva dal largo tendeva ad avvicinarla alla terra. Oltre a temere di incagliarsi in costa e di immobilizzare la nave, Harry Markel non avrebbe voluto per nessun motivo essere trascinato più a nord, fino al mare d'Irlanda. Se, d'altra parte, l'*Alert* si fosse incagliata sul litorale, il suo disincaglio pur non presentando difficoltà di sorta, con il mare così calmo, avrebbe creato

ovviamente una situazione pericolosa per gli evasi, costretti a prendere terra proprio quando la polizia avrebbe esteso le sue ricerche ai dintorni di Queenstown e di Cork!

Molti bastimenti, del resto, erano in vista dell'*Alert:* un centinaio di velieri almeno, che non potevano raggiungere il porto e che sarebbero rimasti là sia quella sera sia il giorno seguente, avendo la maggior parte di essi gettato l'ancora, allo scopo di resistere alla marea della notte.

Alle dieci, il trealberi era lontano dalla costa appena mezzo miglio; aveva derivato verso ovest, fino a trovarsi ora in faccia a Roberts Cove.

Harry Markel non ritenne di rimandare oltre il momento di ancorare la nave e chiamò i suoi uomini.

Louis Clodion, Roger Hinsdale e gli altri lo udirono e si affrettarono a lasciare il cassero.

— Vi ancorate nuovamente, capitano? — chiese Tony Renault.

— Senza perdere tempo — rispose Harry Markel. — Il flusso cresce e siamo troppo vicini alla terra. Temo che la nave possa incagliarsi.

— Non credete che il vento possa alzarsi? — chiese Roger Hinsdale.

— Non credo. …

— La cosa comincia a infastidire — fece rilevare Niels Harboe.

— Moltissimo.

— Può darsi che in alto vento si alzi — disse Magnus Anders.

— In tal caso, non mancheremo di approfittarne — rispòse Harry Markel. — l'*Alert* sarà trattenuto da una sola ancora.

— In questo caso, ci avviserete, capitano? — chiese Tony Renault. — Vorrei dare una mano alla manovra.

— Ve lo prometto.

— Certamente! Sarete svegliati in tempo! — mormorò ironicamente John Carpenter.

Le disposizioni per l'ancoraggio furono prese a un quarto di miglio dalla costa, la quale piegava una punta in direzione ovest.

L'ancora di sinistra fu mandata sul fondo e la sua catena si tese: l'*Alert* presentò la poppa alla costa.

Terminata questa operazione, i passeggeri raggiunsero le loro cabine e, in breve, ciascuno non tardò ad addormentarsi tranquillamente.

Che cosa avrebbe fatto, ora, Harry Markel? Si sarebbe dunque arreso al desiderio dell'equipaggio? Il massacro sarebbe stato eseguito quella notte stessa? La prudenza non avrebbe forse suggerito di rimandare e di attendere circostanze più favorevoli?

Nessun dubbio su ciò; nei paraggi di Roberts Cove, l'*Alert* non era isolata, come lo era stata nell'ansa Farmar, ma si trovava fra tante altre navi prese nella bonaccia, all'entrata occidentale del canale. La maggior parte di esse avevano gettato l'ancora, come l'*Alert*, per meglio resistere al flusso che le spingeva contro la costa. Due di esse erano immobilizzate a circa mezza gomena dal trealberi: non era possibile, quindi, arrischiarsi a gettare in mare i passeggeri. Sarebbe stato facile sorprenderli nel sonno, ma si era certi che non avrebbero cercato di difendersi? che non avrebbero invocato aiuto? che le loro grida non sarebbero state udite dagli uomini di quarto delle altre navi?

Non fu senza fatica che Harry Markel riuscì a far comprendere ciò a John Carpenter, a Corty e a tutti gli altri farabutti, smaniosi di farla finita. Se l'*Alert* fosse stata appena quattro o cinque miglia al largo, senza dubbio quella sarebbe stata l'ultima notte per il signor Patterson e per i giovani laureati della Antilian School.

La mattina dopo, sin dalle cinque, Louis Clodion, Roger Hinsdale e i loro compagni andavano e venivano sul cassero; il signor Patterson, meno impaziente e meno vivace, si crogiolava nel suo lettino.

Né Harry Markel né il nostromo si erano ancora alzati, avevano continuato a discorrere tra di loro fino a tarda notte, spiando l'arrivo del vento che non spirava né da terra né dal mare. Se ce ne fosse stato appena tanto da riempire le vele alte, essi non avrebbero esitato a levare l'ancora, cercando di non svegliare coloro che dormivano, pur di allontanarsi dalla flottiglia che li circondava. Verso le quattro del mattino, la marea ancora bassa e il flusso prossimo a riprendere li avevano indotti a rinunciare alla speranza di allontanarsi da Roberts Cove. Il primo aveva raggiunto la sua cabina, sotto il cassero, il secondo la propria, vicino al posto dell'equipaggio, per dormire qualche

ora.

I giovani incontrarono il solo Corty, a poppa, mentre due marinai facevano il quarto a prua.

Fecero a quell'uomo la sola domanda che era il caso di fare:

— Che tempo fa?

— Troppo bello.

— E il vento?

— Non ce n'è tanto da spegnere una candela.

Il sole spuntava allora all'orizzonte, al largo del canale, attraverso una cortina di calda nebbiolina. Quella nebbiolina si dissipò quasi subito e il mare scintillò ai primi raggi del mattino.

Alle sette, nell'aprire la porta della sua cabina, Harry Markel incontrò il signor Patterson che usciva dalla sua. Ne seguì un amabile bongiorno da una parte, formulato con buona grazia, e dall'altra un semplice cenno del capo. Il mentore montò sul cassero, ove trovò i suoi compagni di viaggio.

— Ebbene, miei giovani laureati? — disse, declamando. — Fenderà oggi la nostra prua l'ardente immensità liquida?

— Signor Patterson, temo piuttosto che anche questo sarà un giorno perduto — rispose Roger Hinsdale, indicando il mare calmissimo, gonfiato appena dall'onda lunga.

— Questa sera, allora, potrò esclamare, come Tito, *diem perdidi…*[24]

— Proprio così! — rispose Louis Clodion. — Tito però diceva questo quando non aveva potuto compiere una buona azione; noi lo diciamo invece perché non ci è stato possibile partire!

Harry Markel e John Carpenter, che confabulavano a prua, furono interrotti in quel momento da Corty, il quale disse loro a bassa voce:

— Attenzione!

— Che cosa c'è? — chiese il nostromo.

— Guardate, ma senza farvi vedere — rispose Corty, accennando loro con il dito una parte della costa dominata da alte ripe.

Sulla cresta si scorgevano una ventina di uomini: andavano di qua e di là, scrutando un po' la campagna e un po' il mare.

— Sono le guardie — disse Corty.

---

[24] Un giorno sprecato. *(N.d.T.)*

— Proprio così — disse Harry Markel.

— So perfettamente che cosa cercano!— aggiunse il nostromo.

— Tutti gli uomini al posto! — ordinò Harry Markel.

I marinai, che si erano raccolti presso il castello di prua, ridiscesero immediatamente.

Harry Markel e gli altri due rimasero sul ponte, accostandosi all'impavesata di sinistra, in modo da non essere visti, ma tenendo sempre d'occhio le guardie.

Si trattava in effetti di un gruppo di guardie alla ricerca dei fuggiaschi: Dopo aver frugato inutilmente il porto e la città, si erano messi a cercare lungo il litorale; sembrava, anzi, che esaminassero l'*Alert* con particolare insistenza.

Appariva però assai poco probabile che essi avessero avuto il sospetto che la banda di Harry Markel si fosse rifugiata a bordo del trealberi, dopo essersene impadronita il giorno precedente. Molte navi erano raccolte dinanzi a Roberts Cove, e non sarebbe stato loro possibile visitarle tutte. E verissimo però che si sarebbero limitati a frugare quelle uscite dalla baia durante la notte; le guardie non dovevano certamente ignorare che l'*Alert* era una di quelle.

Si trattava di sapere, dunque, se intendessero scendere sulla spiaggia, requisire un'imbarcazione di pescatori e farsi condurre a bordo.

Harry Markel e i suoi compagni rimasero quindi in attesa con comprensibile ansietà.

Anche l'attenzione dei passeggeri era stata attratta dalla presenza delle guardie, riconoscibili dalle loro uniformi. Non era certamente una passeggiata quella che esse facevano sulla cresta della rupe. Quelle guardie eseguivano delle ricerche nei dintorni di Cork e di Queenstown e ne sorvegliavano il litorale. Era probabile che volessero impedire uno sbarco sospetto o un contrabbando di merci…

— Sono proprio guardie — dichiarò Axel Wickborn.

— E sono anche armate di rivoltelle — assicurò Hubert Perkins, dopo averle osservate con il binocolo.

La distanza che separava il trealberi dalla costa non superava le duecento tese; se dalla nave si distingueva chiaramente ciò che accadeva a terra, da terra si vedeva anche chiaramente ciò che accadeva a bordo.

Ed è proprio questo fatto che, a ragione, suscitava tanta apprensione nell'animo di Harry Markel: apprensione che non avrebbe avuto motivo di sussistere, se la nave si fosse trovata a un quarto di miglio dalla costa. Con un cannocchiale, il capo delle guardie avrebbe potuto riconoscerli senza difficoltà e si sa perfettamente che cosa ne sarebbe seguito. L'*Alert* non era in grado di muoversi: del resto, l'alta marea lo avrebbe respinto verso la costa. Quanto a gettarsi in una lancia e sbarcare in un punto del litorale, egli era certo che in qualsiasi parte avesse posto piede, con i suoi uomini, essi sarebbero stati certamente catturati. Dovevano evitare perciò di farsi vedere, sia quelli nascosti negli alloggi dell'equipaggio sia quelli che si celavano dietro le impavesate, pur badando a non destare sospetti nell'animo dei giovani passeggeri.

Ma perché mai avrebbero questi ultimi dovuto sospettare di essere caduti nelle mani degli evasi dalla prigione di Queenstown?

In vena di scherzare, Tony Renault dichiarò che la polizia non intendeva fare nessuna ricerca.

— Quelle brave guardie — disse — sono state mandate per assicurarsi che l'*Arlet* ha spiegato le vele e per annunciare la sua partenza alle nostre famiglie.

— Stai scherzando? — gli rispose John Howard, che aveva preso sul serio quella osservazione.

— Nient'affatto, John, niente affatto! Andiamo a chiederlo al capitano Paxton.

Tutti scesero allora sul ponte e si recarono a prua.

Harry Markel, John Carpenter e Corty non li videro venire senza qualche inquietudine. Ordinare loro di restare sul cassero? perché mai? Non rispondere alle loro domande? per quale motivo?

Louis Clodion fu il primo a prendere la parola:

— Vedete quel gruppo di persone sulla ripa, capitano?

— Sì — disse Harry Markel. — Non so che cosa siano venute a fare…

— Non stanno forse osservando l'*Alert?* — aggiunse Albertus Leuwen.

— Osservano l'*Alert* e le altre navi — rispose John Carpenter.

— Non vi pare che siano delle guardie? — chiese Roger Hinsdale.

— Credo di sì — disse Harry Markel.

— Che stiano cercando qualche malfattore? — aggiunse Louis Clodion.

— Qualche malfattore? — replicò il nostromo.

— Senza dubbio — proseguì Louis Clodion. — Non avete già sentito dire che i pirati dell'*Halifax*, dopo essere stati catturati nei mari del Pacifico, sono stati condotti in Inghilterra, a Queenstown, per essere giudicati, e che sono riusciti a evadere dalla prigione?

— Lo ignoravamo — disse John Carpenter, con l'accento più naturale e anche più indifferente di questo mondo.

— Avant'ieri, al nostro arrivo, non abbiamo sentito parlare d'altro — disse Hubert Perkins.

— E possibile, ma noi non abbiamo lasciato la nave neppure per un istante, né ieri né avant'ieri: ecco perché non ne sappiamo nulla.

— Avevate però sentito dire — chiese Louis Clodion — che l'equipaggio dell'*Halifax* era stato ricondotto in Europa?

— Sì, certamente… — rispose John Carpenter, il quale non intendeva far credere di essere più ignorante del necessario. — Ma non sapevamo che quella gente fosse evasa dalla prigione di Queenstown.

— L'evasione è avvenuta — assicurò Roger Hinsdale — proprio il giorno precedente a quello in cui quei miserabili sarebbero stati giudicati…

— E condannati! — esclamò Tony Renault. — Speriamo che la polizia riesca a ritrovare le loro tracce…

— E che essi non sfuggano — aggiunse Louis Clodion — al castigo che meritano i loro abominevoli delitti.

— Speriamo… — si limitò a rispondere Harry Markel.

Del resto, i timori di Harry Markel e dei suoi compagni ebbero presto fine. Dopo un quarto d'ora di sosta sulla sommità della rupe, le guardie continuarono a percorrere la cresta del litorale verso sud-ovest e presto sparirono alla loro vista. Corty allora mormorò, con un sospiro di sollievo:

— Finalmente… respiro!

— Anch'io — rispose John Carpenter. — Ma se le guardie sono venute, il vento, invece, è rimasto a casa del diavolo! Se non si alza prima di sera, bisognerà allontanarsi, a qualsiasi costo, durante la

notte…

— Ce ne andremo, non è vero, Harry ? — chiese Corty. — Le nostre imbarcazioni trascineranno a rimorchio l'*Alert*… I passeggeri non si rifiuteranno di mettersi ai remi per venirci in aiuto.

— Quando il riflusso ci porterà a tre o quattro miglia da qui — disse il nostromo — non correremo più i pericoli che qui ci minacciano.

— E potremo fare quel che ci resta da fare — concluse Corty.

CAPITOLO X

IL VENTO DI NORD-EST

CHINI sul parapetto, i giovani passeggeri scrutavano lontano, impazienti di lasciare quell'ancoraggio e di non essere più in prossimità della terra.

Il cielo lasciava prevedere un mutamento non lontano dello stato atmosferico. Alcune nuvole si alzavano a est, lasciando supporre che prima di sera il vento potesse cominciare a soffiare da quella parte.

In tal caso, non si sarebbe mancato di approfittarne, anche se fosse stato vento di tempesta, purché avesse portato via l'*Alert* venti miglia lontano, in pieno Atlantico.

Ma questa speranza non sarebbe stata delusa? Non si sarebbero disperse quelle nubi con gli ultimi raggi di sole? Harry Markel non avrebbe dovuto servirsi, alla fine, delle sue imbarcazioni per raggiungere l'alto mare?

Sotto la tenda del cassero, i giovani seguivano con lo sguardo il movimento che animava l'entrata del canale. Non soltanto gli steamers risalivano e discendevano, gli uni verso l'Atlantico, gli altri verso i paraggi dell'Irlanda, ma molti velieri si facevano rimorchiare dalle *tugs* di Queenstown.

Oh, se Harry Markel avesse osato chiamare una di quelle *tugs*\ Avrebbe contrattato per farsi condurre al largo, ma avrebbe accettato di pagare anche un alto prezzo!

Tony Renault giunse fino a proporre di adoperare quel mezzo. A cinque o sei miglia al largo del canale, non si era forse certi di trovarvi il vento dell'oceano?

Quella proposta ricevette un categorico rifiuto da parte di Harry Markel: il rifiuto fu così risoluto che non mancò di sorprendere. Ma, dopo tutto, un capitano sa ciò che deve fare e non ha bisogno di chiedere il parere di nessuno.

In verità, qualsiasi interesse potesse avere ad allontanarsi da quella costa piena di pericoli per sé e per i suoi compagni, Harry Markel non avrebbe mai acconsentito a prendere un rimorchiatore. Che cosa sarebbe accaduto se il proprietario del *tug*, conoscendo il capitano Paxton o qualcuno dei suoi uomini, non li avesse trovati a bordo dell'*Alert?* No, meglio attendere…

Verso le tre del pomeriggio, spesse colonne di fumo apparvero a sud-ovest: era una distrazione interessante osservare l'avvicinarsi dello steamer allora segnalato!

Il bastimento avanzava a grande velocità; una mezz'ora dopo, infatti, si ebbe la certezza che si trattava di una nave da guerra, diretta verso il canale.

Tutti i binocoli furono puntati sulla nave. Tony Renault e gli altri fecero una gara: chi ne avrebbe scoperto per primo la nazionalità?

Quella buona fortuna spettò a Louis Clodion, il quale, dopo averne distintamente riconosciuto la fiamma spiegata al pomo dell'albero militare, disse:

— E francese… è una nave dello stato.

— Sì, è proprio francese — esclamò Tony Renault. — Ne saluteremo il passaggio!.

E andò a chiedere ad Harry Markel il permesso di rendere onore alla Francia, rappresentata da una sua nave da guerra.

Harry Markel non aveva motivo per dirgli di no e, nel dargli il suo consenso, aggiunse che la nave avrebbe certamente risposto al saluto dell'Alert , come voleva la consuetudine.

Si trattava di un incrociatore corazzato di seconda categoria, stazzante circa sette od ottomila tonnellate, munito di due alberi. La bandiera tricolore sventolava a poppa. La nave avanzava rapidamente, tagliando con la sua ruota di prora il mare tranquillo e lasciandosi dietro una lunga scia piatta, dovuta alla perfezione delle sue linee d'acqua.

I binocoli permisero di leggere il nome della nave, nel momento stesso in cui essa passò dinanzi l'*Alert.*

Era l'incrociatore *Jemmapas,* uno dei più belli della flotta francese.

Louis Clodion e Tony Renault erano sul cassero, alla drizza dal

picco della mezzana. Quando il *Jemmapas* fu a un quarto di miglio, essi calarono la drizza, e la bandiera britannica fu ammainata per tre volte, al grido di «Viva la Francia!» Inglesi, danesi e olandesi lanciarono insieme quel grido in onore dei loro compagni; mentre la bandiera del *Jemmapas* scendeva e risaliva a sua volta lungo l'asta.

Un'ora dopo, eguale onore fu reso alla bandiera inglese, quando essa apparve al picco di un transatlantico.

Era il *City of London*, della linea Cunard, in servizio tra Liverpool e New York. Come di consueto, esso andava a deporre i suoi dispacci a Queenstown, per guadagnare mezza giornata sull'arrivo dei battelli.

Il *City of London* salutò l'*Alert*, la cui bandiera era stata issata da John Howard e da Hubert Perkins, tra gli evviva dei giovani passeggeri.

Verso le cinque, fu rilevato che le nubi erano cresciute a nord-est e che esse ora dominavano le alture, dietro la baia di Cork. L'aspetto del cielo era assai differente da quello presentato, alla stessa ora, nei giorni precedenti.

Se quella sera il sole tramontava ancora in un orizzonte puro, tutto lasciava prevedere che il giorno dopo esso sarebbe riapparso dietro pesanti nuvole.

Harry Markel e John Carpenter discorrevano a prua. Evitavano, per prudenza, di farsi vedere sul cassero, dove avrebbero potuto essere scorti e riconosciuti, sia dalla rupe sia dalla riva cosparsa di rocce nerastre.

— C'è del vento dentro quelle nubi! — disse il nostromo, indicando la direzione di Roche Pointe.

— Lo credo anch'io — rispose Harry Markel.

— Se si deciderà a soffiare, non ne perderemo un alito… capitano Paxton! Sì, capitano Paxton! Bisogna che mi abitui a chiamarti così, almeno per alcune ore… Domani, forse questa notte stessa, spero che tornerai ad essere definitivamente il capitano Markel, comandante… A proposito, voglio cercare un nome per la nostra nave! Non sarà certamente l'*Alert* che darà nuovo inizio alle nostre campagne nei mari del Pacifico!

Harry, il quale non aveva interrotto il suo compagno, chiese:

— Siamo pronti a partire?

— Prontissimi, capitano Paxton — rispose il nostromo. — C'è solo da levare l'ancora e spiegare le vele! Non sarà necessario molto vento a una nave sottile a prua e alta a poppa, per muoversi in fretta.

— Se questa sera — dichiarò Harry Markel — non saremo a cinque o sei miglia a sud di Roberts Cove, ne sarò sorpreso…

— E io, più seccato che sorpreso! — rispose John Carpenter. — Ma ecco due dei nostri passeggeri che vengono a parlare con te…

— Che cosa vorranno dirmi? — mormorò Harry Markel.

Magnus Anders e Tony Renault, i due novizi, come erano chiamati dai loro compagni, avevano lasciato il cassero e venivano verso il castello di prua, ai piedi del quale Harry Markel e John Carpenter chiacchieravano.

Fu Tony Renault che prese la parola.

— Capitano Paxton — disse — i nostri compagni ci mandano a chiedervi se non c'è speranza che il tempo muti…

— Con assoluta certezza — rispose Harry Markel.

— E probabile, dunque, che si parta stasera? — chiese Magnus Anders.

— E probabile; è di ciò che stavamo parlando John Carpenter ed io.

— Ma ciò avverrà di sicuro non prima di questa sera… — disse Tony Renault.

— In serata — rispose Harry Markel. — Le nuvole montano con molta lentezza. Se il vento si alzerà, ciò non accadrà prima di due o tre ore.

— Abbiamo rilevato— proseguì Tony Renault — che quelle nubi non sono a brandelli e che finiranno con lo scendere sotto l'orizzonte. È questo, capitano, che vi fa pensare che il cambiamento del tempo sia probabile?

Harry Markel accennò di sì con il capo. Il nostromo allora aggiunse: — Cari signori, credo che questa volta avremo il vento! E sarà vento buono, perché ci spingerà verso ovest… Ancora un po' di pazienza, e l'*Alert* avrà lasciato finalmente le coste dell'Irlanda! Frattanto, avrete il tempo di pranzare: Ranyah Cogh ha messo in moto tutte le sue pentole, per il vostro ultimo pasto… ultimo, voglio dire, in vi-

sta della terra…

Harry Markel aggrottò le sopracciglia, avendo compreso l'abominevole allusione di John Carpenter; ma era difficile frenare le chiacchiere di quel bandito, il quale aveva lo scherzo feroce o la ferocia scherzosa, se vi piace di più.

— Ci metteremo a tavola — disse Magnus Anders — quando il pranzo sarà pronto.

— Se spiegate le vele prima che possiamo finire, capitano — insistette Tony Renault — non fatevi scrupolo di chiamarci: vogliamo essere tutti al nostro posto, per la partenza.

Ciò stabilito, i due giovani raggiunsero nuovamente il cassero, dove continuarono a chiacchierare, osservando lo stato del cielo fino al momento in cui il marinaio Wagah andò ad informarli che il pranzo era pronto.

Wagah era stato adibito ai servizi del cassero; era di sua competenza tutto ciò che riguardava il quadrato e le cabine, come se fosse stato uno steward della nave.

Era un uomo di trentacinque anni, al quale la natura aveva dato per sbaglio una fisionomia schietta e una faccia simpatica, ma che non valeva più degli altri. Le sue maniere rispettose non erano forse prive di furbizia, e non aveva l'abitudine di guardare la gente in faccia.

Queste particolarità non potevano essere rilevate dai giovani passeggeri, ancora troppo poco esperti per notare gli indizi della perversità umana.

E inutile dire che Wagah si era guadagnato la simpatia di Horatio Patterson, il quale, anche se meno giovane di Louis Clodion, non era meno inesperto di lui e dei suoi compagni.

Minuzioso nel servizio e premuroso nelle maniere, Wagah non poteva non piacere a un uomo – si può ben dirlo – ingenuo, qual era l'economo dell'Antilian School. Harry Markel aveva avuto la mano felice nello scegliere lui per la parte di cameriere. Nessuno avrebbe potuto recitare quella parte meglio di lui: se avesse dovuto recitarla per tutto il tempo della traversata, il signor Patterson non avrebbe mai sospettato di lui. Noi sappiamo però che quella parte avrebbe avuto termine tra poche ore.

Il mentore, dunque, era stato sedotto dalle maniere dello steward, al quale aveva già indicato, nella cabina il posto in cui teneva gli oggetti di toletta e gli abiti. Egli diceva a se stesso che se avesse sofferto il mal di mare (eventualità poco probabile, avendo già fatto una breve esperienza durante la traversata da Bristol a Queenstown) Wagah avrebbe potuto essergli di aiuto. Egli pensava già, perciò, alla buona mancia che gli avrebbe dato, prelevandola dalla cassa comune, per compensare la premura che gli mostrava nel prevenire ogni suo desiderio.

Quello stesso giorno, parlando con lui dell'*Alert* e del suo equipaggio, al signor Patterson era capitato di accennare ad Harry Markel. Gli sembrava che «IL comandante», com'egli lo chiamava, fosse un po' freddo e riservato: di carattere poco comunicativo, insomma.

— Avete visto bene, signor Patterson — gli aveva risposto Wagah. — Per un marinaio, sono garanzia di serietà. Il capitano Paxton non pensa che al suo dovere. Conosce le sue responsabilità e non pensa che a esercitare bene le sue funzioni. Lo vedrete all'opera, se l'*Alert* sarà alle prese con il cattivo tempo. Sono pochi, nella nostra flotta mercantile, quelli che conoscono le manovre meglio di lui: potrebbe comandare una nave da guerra, non meno bene del primo lord dell' Ammiragliato…

— È la giusta reputazione di cui, a buon diritto, egli gode — aveva risposto il signor Patterson. — È con molti elògi che ce lo hanno descritto! Quando l'*Alert* è stato messo a nostra disposizione, dalla generosa signora Seymour, noi abbiamo appreso quale fosse il valore del capitano Paxton, di questo *Deus*, non direi *ex machina*, ma *Deus machinae*[25]. Il Dio di questa meravigliosa macchina che è la nave capace di resistere al furore del mare!

La cosa più buffa era che lo steward sembrava aver l'aria di capirlo anche quando gli sfuggiva qualche citazione latina, e questo faceva molto piacere al signor Patterson. Non lesinava gli elogi, perciò,

[25] Gioco di paiole tra diverse espressioni latine. *Deus ex machina* significa alla lettera: *Dio* (che scende) *dalla macchina*, ed era espressione usata nel teatro per indicare una divinità che scendeva sulla scena mediante una macchina teatrale per risolvere una situazione difficile. In sostanza, un intervento della divinità nei casi umani. *Deus machinae* significa invece: *Dio* (padrone) *della macchina*, e cioè della nave, com'è detto subito dopo. *(N.d.T.)*

sul conto di Wagah e non c'era motivo perché i suoi giovani compagni non gli prestassero fede.

La cena, ottima, fu lieta non meno del pranzo e, occorre ammetterlo, servita come si deve. Altri elogi furono fatti quindi al cuoco, Ranyah Cogh, elogi nei quali le parole *potus* e *cibus*[26] fecero parte delle belle frasi pronunciate dal signor Horatio Patterson.

Bisogna confessare peraltro che, nonostante le osservazioni del bravo economo, Tony Renault, reso instabile dalla sua impazienza, lasciò spesso il quadrato nell'intento di vedere ciò che accadeva sul ponte, dove lavorava l'equipaggio. La prima volta egli volle accertarsi'della buona direzione del vento; la seconda per assicurarsi se il vento tendeva a crescere o a diminuire; la terza per vedere se erano già cominciati i preparativi per la partenza; la quarta volta per ricordare al capitano la promessa fatta loro di avvisarli in anticipo, quando fosse giunto il momento di virare l'argano.

E inutile dire che Tony Renault recava sempre una risposta favorevole ai suoi compagni, non meno impazienti di lui. La partenza dell'Alert si sarebbe effettuata senza indugi, ma non prima delle sette e mezza, e cioè quando si invertiva la marea: il riflusso avrebbe portato al largo rapidamente la nave.

I passeggeri avevano avuto perciò il tempo di mangiare, senza essere costretti a ingozzarsi in fretta, la qualcosa avrebbe contrariato moltissimo il signor Patterson. Non meno pensoso della buona amministrazione dei suoi affari che di quella del suo stomaco, egli mangiava con studiata lentezza, a piccoli bocconi, bevendo a piccoli sorsi, avendo cura di masticare bene il cibo prima di lasciarlo passare nel canale della faringe.

A edificazione dei pensionanti dell'Antilian School, egli ripeteva spesso:

— Spetta alla bocca la prima fatica. I denti sono fatti per masticare, perché lo stomaco ne è privo. La bocca mastichi, lo stomaco digerisca: l'economia vitale ne trarrà felici vantaggi!

Non c'era nulla di più giusto; il signor Patterson poteva soltanto nutrire il rammarico che né Orazio né Virgilio né altro poeta dell'antica Roma ci avessero tramandato quell'aforisma in versi latini..

---

[26] Bevanda *(potus)* e cibo *(cibus).* (N.d.T.)

Così trascorse quella cena, durante l'ultimo ancoraggio della *Alert*, e senza che le condizioni del mare avessero obbligato Wagah a installare la tavola di rollio.

Ecco perché, alla frutta, Roger Hinsdale, rivolgendosi ai compagni, brindò alla salute del capitano Paxton, rammaricandosi del fatto che egli non avesse potuto presiedere quel pasto. Niels Harboe, da parte sua, fece voti perché il loro appetito non venisse mai meno durante la traversata.

— Perché mai l'appetito dovrebbe venirci meno? — rispose il mentore, reso vivace da un bicchiere di porto. — Non sarà continuamente stimolato dall'aria salmastra degli oceani?

— Purché non si debbano fare i conti con il mal di mare — disse Tony Renault, guardandoli con ironia.

— Sciocchezze! — disse John Howard. — Ce la caveremo con un po' di nausea.

— Del resto, ancora non si sa — rilevò Albertus Leuwen — se sia meglio, per sfidarlo, avere lo stomaco pieno oppure vuoto.

— Vuoto! — assicurò Hubert Perkins.

— Pieno! — assicurò Axel Wickborn.

— Amici miei, credete alla mia esperienza — intervenne il signor Patterson. — Occorre abituarsi ai movimenti alternativi della nave. Non avendone sofferto durante il tragitto da Bristol a Queenstown, è probabile che non avremo da temerlo. Ciò che conta è l'abitudine; ogni cosa è abitudine, in questo basso mondo!

Era evidente che la saggezza parlava con la bocca di quell'uomo incomparabile. Ed egli aggiunse:

— Non dimenticherò mai questo esempio, amici miei, che viene in appoggio alla mia tesi.

— Dite! — gridarono i giovani, in coro.

— Vi citerò — proseguì il signor Patterson, rovesciando un po' il capo all'indietro — un sapiente ittiologo, del quale mi sfugge il nome. Dal punto di vista dell'abitudine, egli ha fatto un esperimento conclusivo sui pesci. Aveva un vivaio, nel quale una carpa trascorreva la propria vita senza nessuna preoccupazione. Un giorno quell'uomo sapiente ebbe l'idea di abituare la carpa a vivere fuori dell'acqua. La tolse dal vivaio, prima per pochi secondi, in seguito per qual-

che minuto e poi per alcune ore, tanto che l'intelligente bestiola finì col respirare all'aria libera.

— Ciò non è credibile! — disse Magnus Anders.

— Questi sono i fatti — affermò il signor Patterson — ed essi hanno valore scientifico.

— Allora, mediante tale procedimento — fece notare Louis Clodion, con diffidenza — l'uomo potrebbe riuscire a vivere nell'acqua?

— È molto probabile, mio caro Louis.

— Ma, è possibile sapere — chiese Tony Renault — che ne è stato poi della carpa? Vive ancora?

— È morta, dopo essere servita a questo magnifico esperimento — concluse il signor Patterson. — È morta per un accidente, che forse è assai bizzarro. Un giorno, è caduta per sbaglio nel vivaio e vi è annegata!… Senza questa disgrazia, sarebbe vissuta cento anni, come i suoi simili!

In quel momento giunse alle loro orecchie un ordine.

— Tutti sul ponte!

Quell'ordine, dato da Harry Markel, interruppe il mentore nel momento in cui gli evviva stavano per accogliere la sua veridica storia: nessun passeggero avrebbe rinunciato ad assistere alle manovre della partenza.

Il vento che soffiava da nord-est sembrava stabile.

Già quattro uomini erano all'argano, pronti a virare; i passeggeri si misero alle barre, per venire loro in aiuto. John Carpenter e un gruppo di marinai si disposero a spiegare le vele di gabbia, i velacci, i fiocchi, le vele basse, e a issare i pennoni per murarli e bordarli, non appena a picco.

— Salpate l'ancora! — ordinò un momento dopo Harry Markel.

Gli ultimi giri dell'argano fecero risalire l'ancora fino alla gru, dove fu traversata.

— Murate e bordate dappertutto — ordinò Harry Markel. — Capo a sud-ovest…

Preso l'abbrivo, l'*Alert* cominciò ad allontanarsi da Roberts Cove, mentre i giovani inalberavano la bandiera britannica, salutandola con i loro evviva.

Il signor Horatio Patterson si trovava allora accanto ad Harry

Markel, dinanzi all'abitacolo. Dopo aver dichiarato che il gran viaggio era finalmente iniziato, aggiunse:

— Viaggio grande e fruttuoso, capitano Paxton! La principesca generosità della signora Seymour assicura a ciascuno di noi un premio di settecento sterline, alla nostra partenza dalla Barbados!

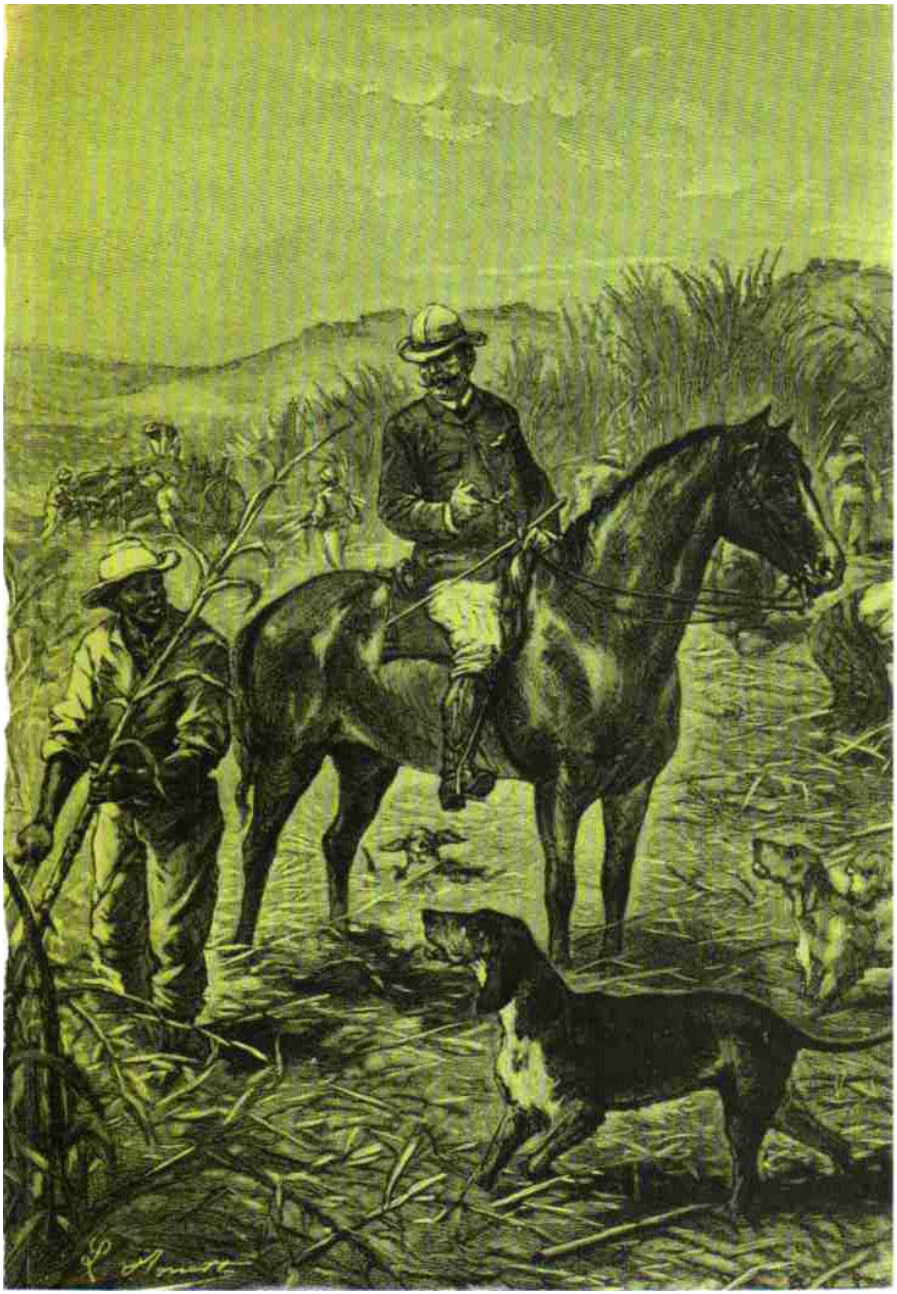
Harry Markel non sapeva nulla di quella disposizione: guardò il signor Patterson e si allontanò senza dir nulla.

Erano le otto e mezzo; i passeggeri scorgevano ancora le luci di Kinsale Harbour e il faro di Corrakilly Bay.

In quell'istante John Carpenter si avvicinò ad Harry Markel e gli disse:

— E per questa notte?

— Né per questa né per le altre notti! — rispose Harry Markel. — I nostr passeggeri varranno, ciascuno, settecento sterline di più al loro ritorno!



CAPITOLO XI

IN MARE

IL SOLE, questo puntuale factotum dell'universo – come lo ha chiamato Charles Dickens – si alzò il giorno dopo sopra un orizzonte reso sereno da un bel venticello. Dall''*Alert* non si scorgeva più nessuna terra.

Harry Markel aveva deciso, dunque, di rimandare la realizzazione dei suoi progetti criminosi.

Tutto sommato, non essendo rimasto a bordo nessun uomo del vecchio equipaggio, gli era stato facile farsi passare per il capitano Paxton, che i suoi futuri passeggeri non avevano mai visto. Se si fosse sbarazzato del signor Patterson e dei suoi compagni, non avrebbe avuto più nulla da temere, quindi, e l'*Alert* avrebbe potuto raggiungere senza rischio il Pacifico.

Ma ecco che il piano dell'audace malfattore subiva un'improvvisa modifica. Ora egli voleva condurre a destinazione il trealberi, navigare nei mari delle Antille, compiere fino all'ultimo il progettato viaggio, consentire a quei giovanottni di intascare alla Barbados il premio che completava la borsa di viaggio, per gettarli in mare soltanto dopo la loro partenza dalle Antille per l'Europa.

Si correva grave pericolo a procedere in quel modo: tale fu il parere di alcuni membri dell'equipaggio, tra i quali Corty, il quale era sempre molto sensibile, tuttavia, ai vantaggi finanziari. Non poteva capitare che il capitano Paxton o uno dei suoi uomini fossero conosciuti da qualcuno, in qualche isola delle Antille? L'equipaggio dell'*Alert*, però, poteva essere stato in parte cambiato, prima della sua partenza per le Antille: era cosa possibile.

— Non ci sarebbe nulla da dire, se i marinai sostituiti fossero un paio — fece rilevare Corty. — Ma come spiegare l'assenza del capitano Paxton?

— Sarebbe impossibile, certamente — rispose Harry Markel. — Per fortuna ho potuto accertare, leggendo le carte di Paxton, che egli non è mai stato nelle Indie Occidentali, né con l'*Alert* né con altra nave. Possiamo credere, dunque, che egli là non sia conosciuto da nessuno. Del resto, che ci sia da correre qualche rischio, lo ammetto, ma ne vale la pena, se si pensa alla somma promessa dalla signora Seymour ai vincitori del concorso.

— Sono del parere di Harry — disse John Carpenter. — Vale la pena arrischiare! Era necessario, per noi, lasciare Queenstown, ed eccocene già lontani una trentina di miglia. Riguardo al premio che il signor Patterson e i giovani dovranno incassare…

— Ciascuno di noi lo incasserà per intero — rispose Harry Markel. — Siamo dieci, come loro…

— Il conto torna — disse il nostromo. — Se vi aggiungiamo il valore della nave, l'affare è molto buono! Mi incarico io di farne comprendere i vantaggi ai nostri compagni.

— Comprendano o no — rispose Harry Markel — la faccenda è decisa. Ciascuno abbia cura di recitare la sua parte, durante la traversata, e non si comprometta né con atti né con parole! Terrò gli occhi aperti!

Alla fine, anche Corty si arrese agli argomenti di Harry Markel: pensando ai vantaggi futuri, le sue preoccupazioni si sarebbero presto placate. Come aveva detto John Carpenter, ora i prigionieri di Queenstown erano in mare, e non avevano più da temere di essere inseguiti dalla polizia.

Per quanto fosse audace, il piano di Harry Markel fu approvato da tutti: ora non c'era che da lasciare andare le cose per il loro verso.

Nel corso della mattina, Harry Markel volle ancora riesaminare le carte di bordo, particolarmente quelle predisposte del capitano Paxton riguardo al viaggio e all'esplorazione delle Antille, secondo il programma.

Sarebbe stato certamente preferibile sotto ogni aspetto raggiungere direttamente l'isola Barbados, dove i passeggeri avrebbero incontrato la signora Seymour e riscosso da lei il premio promesso. Invece di andare poi da un'isola all'altra, Harry Markel avrebbe messo la prua al largo e, durante la notte, i passeggeri sarebbero stati gettati in

mare. Ciò fatto, l'*Alert* si sarebbe diretto a sud-est, per doppiare il capo di Buona Speranza.

Ma la signora Seymour aveva stabilito l'itinerario da seguire e a esso occorreva conformarsi pedissequamente. Il signor Patterson e i suoi compagni lo conoscevano e, a sua volta, Harry Markel aveva dovuto prenderne conoscenza.

Quell'itinerario era stato studiato con logica: giungendo alle Antille dal nord, l'*Alert* avrebbe dovuto seguire il lungo rosario delle isole del Vento e discendere verso il sud.

Il primo scalo sarebbe stato fatto a Saint-Thomas, il secondo a Sainte-Croix, dove Niels Harboe e Axel Wickborn avrebbero posto piede sui possedimenti danesi.

Il terzo scalo avrebbe permesso all'*Alert* di ancorarsi nel porto dell'isola di Saint-Martin, la quale è a un tempo francese e olandese. In essa era nato Albertus Leuwen.

Il quarto scalo sarebbe stato fatto a Saint-Barthélemy, unico possedimento svedese delle Antille, paese natale di Magnùs Anders.

Al quinto scalo, Hubert Perkins avrebbe visitato l'isola inglese di Antigua; al sesto, Louis Clodion, quella francese della Guadalupa.

E alla fine, l'*Alert* avrebbe sbarcato, durante gli ultimi scali, John Howard all'isola inglese della Dominica, Tony Renault all'isola francese della Martinica, e Roger Hirisdale all'isola inglese di Santa Lucia.

Dopo quelle nove soste, il capitano Paxton avrebbe rivolto la prua verso l'isola Barbados, dove risiedeva la signora Kethlen Seymour e dove il signor Horatio Patterson avrebbe presentato i nove pensionanti dell'Antilian School alla loro benefattrice, perché essi potessero ringraziarla della sua generosa bontà. Di là sarebbero poi ripartiti alla volta dell'Europa.

Questo era il programma che il capitano dell'*Alert* avrebbe dovuto seguire scrupolosamente e al quale Harry Markel avrebbe dovuto uniformarsi. Era interesse di quei malfattori che esso non subisse cambiamenti. Sempre che lo sfortunato Paxton non fosse conosciuto alle Antille – cosa più che probabile – il piano di Harry Markel avrebbe potuto facilmente riuscire, e nessuno avrebbe mai immaginato che l'*Alert* fosse caduto nelle mani dei pirati dell'*Halifax.*

Per ciò che riguardava la traversata dell'Atlantico, si poteva ben credere che, in quel periodo dell'anno in cui gli alisei battevano la zona dei tropici, una buona nave come l'*Alert* l'avrebbe compiuta nelle migliori condizioni.

Lasciando le acque inglesi, Harry Markel aveva fatto rotta a sud-ovest, invece che a sud-est, come invece avrebbe fatto se i suoi passeggeri fossero spariti in mare, la notte precedente. l'*Alert* avrebbe cercato di raggiungere il mare delle Indie e poi l'Oceano Pacifico, nel più breve tempo possibile. Ora bisognava andare invece nei paraggi dell'Antilia, attraversando il Tropico del Cancro vicino al settantesimo meridiano. Spiegate tutte le vele, compresi i controvelacci, le rande e le vele di straglio, il trealberi navigava con le mura a destra, spinto da un vivace venticello che gli consentiva di fare undici miglia all'ora.

Nessuno soffriva il mal di mare. Sorretta dalla velatura che lo piegava sulla sinistra, alla superficie dell'onda lunga e regolare, l'*Alert* quasi non rollava neppure e correva da un'onda all'altra con tanta leggerezza da rendere quasi insensibile il beccheggio.

Tuttavia, qualunque ne fosse la causa, nel pomeriggio il signor Patterson non mancò di avvertire qualche malessere. È pur vero che la prudenza della signora Patterson, come prescritto dalla famosa formula Vergali, aveva messo nella sua valigia vari ingredienti che, secondo le persone meglio informate, permettono di combattere con efficacia il così detto mal di mare, che egli chiamava scientificamente «pelagalgia».

Per di più, durante l'ultima settimana trascorsa nel collegio, il previdente economo non aveva trascurato di ricorrere a purganti di varia natura ed efficacia, nell'intento di trovarsi nelle migliori condizioni di salute, per resistere alle monellerie di Nettuno. Pare che ciò sia una precauzione preparatoria suggerita dall'esperienza, e il futuro passeggero dell'*Alert* non l'aveva trascurata.

E infine (suggerimento molto più piacevole) il signor Patterson aveva fatto, prima di imbarcarsi, un'eccellente colazione in compagnia dei suoi giovani amici, che lo avevano tranquillizzato con piacevoli brindisi in suo onore.

Il signor Patterson sapeva, del resto, che la parte centrale della na-

ve è il punto dove le scosse risultano meno sensibili. Il beccheggio e il rollio le rendono più violente sia a prua sia a poppa. Durante le prime ore di navigazione, egli ritenne perciò di poter rimanere sul cassero, dove fu visto passeggiare in lungo e in largo, a gambe divaricate, come un vero marinaio, in modo da mantenere il proprio equilibrio. Il brav'uomo aveva consigliato, anzi, ai suoi compagni, di seguire il suo esempio, ma questi ultimi avevano rifiutato di ricorrere a quelle precauzioni, poco confacenti al loro temperamento e alla loro età.

Quel giorno, il signor Patterson non prese parte alla colazione con l'appetito del giorno prima, sebbene il cuoco avesse fatto le cose a modo. Alla frutta, invece di mettersi a passeggiare, preferì sedersi sopra una panca del cassero e cominciò a osservare Louis Clodion e i suoi compagni che andavano e venivano intorno a lui. Dopo il pranzo, che egli non volle neppure assaggiare, Wagah lo accompagnò in cabina e lo fece allungare sul lettino, con il capo un po' rialzato. Aveva gli occhi chiusi, ma non dormiva.

Il giorno seguente, il signor Patterson non stava bene; si alzò e andò a prendere posto in una sedia pieghevole, vicino al quadrato.

Quando Harry Markel gli passò accanto, egli gli chiese, con un fil di voce:

— Nulla di nuovo, capitano?

— Nulla di nuovo — gli rispose Harry Markel.

— Il tempo?

— Tempo e vento eguali.

— Credete che possano mutare?

— No. Il vento però tende a crescere…

— Tutto bene, dunque?

— Tutto bene.

Forse il signor Patterson disse tra sé che le cose non andavano bene come il giorno precedente. Forse avrebbe fatto meglio a muoversi un pochino. Dopo essersi alzato, andò dal cassero all'albero maestro, appoggiandosi con la mano destra al parapetto. Era quella una raccomandazione, tra tante altre, della formula Vergali, della quale il passeggero deve tener conto all'inizio della traversata. Mantenendosi nella parte centrale della nave, egli sperava di affrontare senza troppi

inconvenienti i movimenti di beccheggio, di solito più spiacevoli di quelli di rollio, assai deboli, dal momento che l'*Alert* orzava di banda sulla sinistra.

Mentre si moveva con passo incerto, il signor Patterson incrociò più volte Corty, il quale ritenne doveroso dirgli:

— Volete permettermi di darvi un consiglio?

— Datemelo, amico mio.

— Non guardate al largo: vi sentirete meno disturbato.

— Tuttavia, ho letto nelle istruzioni per i viaggiatori — rispose il signor Patterson, aggrappandosi a un bozzello — che sarebbe meglio fissare gli occhi sul mare.

Quest'ultima raccomandazione si legge infatti nelle istruzioni, così come vi si legge la prima, anche se tutt'e due sembrano contraddirsi. Del resto, il signor Patterson aveva deciso di attenersi a ogni genere di raccomandazioni. Questo è il motivo per il quale la signora Patterson gli aveva dato una cintura di flanella rossa, che faceva tre volte il giro del suo corpo, cingendolo strettamente come un asino.

Nonostante quelle precauzioni, il mentore si sentiva sempre meno a suo agio. Gli sembrava che il cuore gli oscillasse in petto come un pendolo, spostandosi di qua e di là: quando Wagah andò a battere l'ora del pranzo, egli lasciò che i giovani andassero nel quadrato e rimase ai piedi dell'albero maestro.

Fu allora che Corty, affettando una serietà che non aveva, gli disse:

— Vedete, signor Patterson, non state bene perché non obbedite al dondolio della nave, quando siete seduto.

— Ma, sarebbe difficile obbedirvi, amico mio.

— Guardate me!

Corty fece seguire l'atto alla parola: si piegò all'indietro, quando l'*Alert* tufintorno a lui. Dopo il pranzo, che egli non volle neppure assaggiare, Wagah lo accompagnò in cabina e lo fece allungare sul lettino, con il capo un po' rialzato. Aveva gli occhi chiusi, ma non dormiva.

Il giorno seguente, il signor Patterson non stava bene; si alzò e andò a prendere posto in una sedia pieghevole, vicino al quadrato.

Quando Harry Markel gli passò accanto, egli gli chiese, con un fil

di voce:

— Nulla di nuovo, capitano?

— Nulla di nuovo — gli rispose Harry Markel.

— Il tempo?

— Tempo e vento eguali.

— Credete che possano mutare?

— No. Il vento però tende a crescere…

— Tutto bene, dunque?

— Tutto bene.

Forse il signor Patterson disse tra sé che le cose non andavano bene come il giorno precedente. Forse avrebbe fatto meglio a muoversi un pochino. Dopo essersi alzato, andò dal cassero all'albero maestro, appoggiandosi con la mano destra al parapetto. Era quella una raccomandazione, tra tante altre, della formula Vergali, della quale il passeggero deve tener conto all'inizio della traversata. Mantenendosi nella parte centrale della nave, egli sperava di affrontare senza troppi inconvenienti i movimenti di beccheggio, di solito più spiacevoli di quelli di rollio, assai deboli, dal momento che l'*Alert* orzava di banda sulla sinistra.

Mentre si moveva con passo incerto, il signor Patterson incrociò più volte Corty, il quale ritenne doveroso dirgli:

— Volete permettermi di darvi un consiglio?

— Datemelo, amico mio.

— Non guardate al largo: vi sentirete meno disturbato.

— Tuttavia, ho letto nelle istruzioni per i viaggiatori — rispose il signor Patterson, aggrappandosi a un bozzello — che sarebbe meglio fissare gli occhi sul mare.

Quest'ultima raccomandazione si legge infatti nelle istruzioni, così come vi si legge la prima, anche se tutt'e due sembrano contraddirsi. Del resto, il signor Patterson aveva deciso di attenersi a ogni genere di raccomandazioni. Questo è il motivo per il quale la signora Patterson gli aveva dato una cintura di flanella rossa, che faceva tre volte il giro del suo corpo, cingendolo strettamente come un asino.

Nonostante quelle precauzioni, il mentore si sentiva sempre meno a suo agio. Gli sembrava che il cuore gli oscillasse in petto come un pendolo, spostandosi di qua e di là: quando Wagah andò abbattere

l'ora del pranzo, egli lasciò che i giovani andassero nel quadrato e rimase ai piedi dell'albero maestro.

Fu allora che Corty, affettando una serietà che non aveva, gli disse:

— Vedete, signor Patterson, non state bene perché non obbedite al dondolio della nave, quando siete seduto.

— Ma, sarebbe difficile obbedirvi, amico mio.

— Guardate me!

Corty fece seguire l'atto alla parola: si piegò all'indietro, quando l'*Alert* tuffava la prua nell'onda, e in avanti, quando la poppa si immergeva nella spuma della scia.

Il signor Patterson si alzò, ma non riuscì a tenersi in equilibrio. Allora mormorò:

— Non mi è possibile. Aiutatemi… fatemi sedere. Il mare è troppo agitato.

— Agitato! Ma se è calmo come olio… è olio! — affermò Corty.

I passeggeri non abbandonavano certamente il signor Patterson alla sua sorte disgraziata. Essi chiedevano a ogni istante notizie delle sue condizioni; cercavano di distrarlo con le loro chiacchiere, gli davano consigli, ricordandogli che la formula suggeriva molte altre prescrizioni per prevenire il mal di mare, che il signor Patterson non si rifiutava di seguire.

Hubert Perkins andò a cercare nel quadrato una bottiglia di rum, liquore molto efficace per tirar su il cuore. Ne riempì un bicchierino e il signor Patterson lo bevve, a piccoli sorsi.

Un'ora dopo, Axel Wickbom gli portò dell'acqua di melissa, ed egli ne trangugiò una bella cucchiaiata.

I disturbi non diminuirono, ma discesero anzi fino alla cavità dello stomaco; anche le zollette di zucchero imbevute di kirsch non riuscirono a calmarli.

Era prossimo il momento in cui il signor Patterson, ora non più giallognolo ma pallido, sarebbe stato costretto a tornare nella sua cabina, dove c'era da temere che il suo male peggiorasse. Louis Clodion gli chiese se avesse seguito scrupolosamente le precauzioni indicate nelle istruzioni.

— Sì! — balbettò egli, aprendo la bocca il meno possibile. — Ho

anche su di me un sacchettino, confezionatomi dalla signora Patterson, nel quale è contenuto un pizzico di sale marino.

Diciamo pure le cose come sono: se quel sacchettino non avesse dato risultato, se, dopo la cintura di flanella, anche il sale marino si fosse rivelato inefficace, bisognava dire che non c'era proprio più nulla da fare!

Nei tre giorni successivi, durante i quali il vento crebbe, il signor Patterson si sentì malissimo. Nonostante gli inviti premurosi, egli non volle lasciare la cabina, tornò *ad vomitum,*[27] come dice la Sacra Scrittura e com'egli indubbiamente avrebbe detto, se avesse avuto la forza di pronunciare una citazione latina.

Si ricordò allora che la signora Patterson gli aveva preparato un sacchetto con dei noccioli di ciliegia. Secondo la formula Vergali, sarebbe bastato tenere in bocca uno di quei noccioli igienici per impedire al mal di mare di venire o di continuare. E poiché il sacchetto ne conteneva almeno un centinaio, se per caso il mentore lo avesse inghiottito, gli sarebbe stato facile sostituirlo.

Il signor Patterson pregò Louis Clodion di aprire il sacchetto e di dargliene uno, che egli mise tra le labbra. Ohimè! quasi subito, un violento singulto lanciò lontano il nocciolo, come se fosse stata la palla di una cerbottana.

Che fare? Non c'erano altre prescrizioni da seguire? Erano stati esauriti tutti i mezzi proibitivi e curativi? Non era forse suggerito di mangiare un pochino? Sì, ma si raccomandava anche di non mangiare affatto…

I giovani studenti non sapevano più come curare il signor Patterson, ora ridotto a un estremo grado di prostrazione. Eppure sostavano accanto a lui il più possibile, cercando di non lasciarlo mai solo. Essi lo sapevano: si raccomanda moltissimo di distrarre l'ammalato, di tener lontano da lui la malinconia alla quale egli si abbandona… Ma, ora, neppure la lettura degli autori preferiti avrebbe potuto distrarre il signor Patterson.

Del resto, poiché ciò che gli necessitava era soprattutto l'aria fresca, che gli sarebbe venuta meno restando nella sua cabina, Wagah gli preparò un materasso sul ponte.

---

[27] Alla nausea, al vomito. *(N.d.T.)*

Il signor Patterson vi si distese, persuaso questa volta che volontà ed energia non valgano contro il mal di mare più delle varie prescrizioni elencate nella formula terapeutica.

— In quali condizioni è ridotto il nostro povero economo! — disse Roger Hinsdale.

— Si direbbe che abbia fatto bene a redigere il suo testamento! — rispose John Howard.

Era un'esagerazione, certamente, perché non si muore di mal di mare. Nel pomeriggio, le nausee ricominciarono peggio di prima. Il cortese steward intervenne.

— Conosco un altro rimedio; a volte risulta efficace — gli disse.

— Speriamo che questa volta lo sia, se siamo ancora in tempo — mormorò il signor Patterson. — Di che si tratta?

— Bisogna tenere un limone in mano, giorno e notte, durante tutta la traversata.

— Datemi il limone — mormorò di nuovo il signor Patterson, con voce rotta dagli spasimi.

Wagah non inventava nulla e non scherzava neppure. Il limone appare tra i molti rimedi immaginati dagli specialisti contro il mal di mare.

Purtroppo, questo rimedio non fu meno inefficace degli altri! Più giallo del frutto di questa famiglia delle rutacee, il signor Patterson ebbe un bel tenerlo in mano, stringerlo forte sino a spremerne il succo, ma non ne trasse sollievo e il cuore continuò a oscillargli nel petto.

Dopo quest'ultimo tentativo, il signor Patterson provò gli occhiali sui cui vetri era stato passato un lieve strato di colore vermiglio. Non ne ebbe sollievo: ora sembrava che la farmacia di bordo si fosse esaurita. Finché il signor Patterson avesse avuto l'energia di essere malato, senza dubbio lo sarebbe stato: non c'era che da lasciar fare alla natura.

Tuttavia, dopo lo steward, Corty propose a sua volta un supremo rimedio:

— Avete coraggio, signor Patterson? — gli chiese.

Il signor Patterson rispose, con un cenno del capo, che non lo sapeva. …

— Di che si tratta? — chiese Louis Clodion, diffidando di quella terapeutica marinara.

— Ci sarebbe da trangugiare un bicchiere d'acqua di mare — rispose Corty. — L'acqua di mare produce spesso effetti straordinari.

— Signor Patterson, volete provare? — chiese Hubert Perkins.

— Proverò tutto quello che vorrete — gemette il disgraziato economo.

— Benissimo — disse Tony Renault. — Si tratta di un solo bicchiere, non di tutto il mare…

— Un solo bicchiere — dichiarò Corty, calando un recipiente in mare e tirandolo poi su colmo d'acqua, la cui limpidezza nulla lasciava a desiderare.

Il signor Patterson non voleva assolutamente meritare il rimprovero di non aver sperimentato ogni cosa. Raccolse ogni energia e si sollevò un po' sul materasso; prese poi con mano tremante il bicchiere, lo portò alle labbra e trangugiò un lungo sorso.

Fu il colpo di grazia. Mai nausee erano state accompagnate da spasimi, contrazioni, convulsioni, distorsioni e espettorazioni di quel genere; e se queste parole non hanno identico significato, quel giorno, se non altro, furono concordi nel privare il paziente della conoscenza di cose esteriori.

— Non è possibile lasciarlo qui, in queste condizioni — disse Louis Clodion. — Starà meglio in cabina…

— E un uomo da mettere a letto — dichiarò John Carpenter — anche se non si dovesse tirarlo fuori che all'arrivo a Saint-Thomas!

Il nostromo probabilmente pensava che, se il signor Patterson avesse reso l’ultimo respiro prima di giungere alle Antille, ci sarebbero state settecento sterline di meno da dividere con i suoi compagni.

Egli chiamò subito Wagah per aiutare Corty a trasportare il malato, il quale fu messo a letto senza aver coscienza di ciò che si faceva della sua macchina umana.

Poiché i rimedi trangugiati erano risultati inefficaci, fu deciso di ricorrere a quelli esterni, i quali probabilmente avrebbero dato migliori risultati. Roger Hinsdale suggerì l'idea di attenersi, tra tutte le prescrizioni della nota formula, all'unica che non era stata ancora sperimentata e dalla quale poteva essere lecito attendersi qualcosa di

buono.

Il signor Patterson, che non avrebbe fatto un gesto di protesta neppure se lo avessero scorticato vivo, fu spogliato fino alla cintola, per poter sottomettere il suo stomaco a ripetute frizioni con un panno inzuppato di collodio liquido.

E non si creda che egli fosse fatto oggetto di un massaggio dolce e regolare, da parte di una mano gentile! tutt'altro! Il robusto Wagah espletò il suo compito con tanta coscienza ed energia da poter meritare giustamente, alla fine del viaggio, da parte del signor Patterson, una mancia tre volte maggiore.

In breve, per un motivo o per l'altro, ma probabilmente perché dove non vi è più nulla da fare la natura perde i suoi diritti come il più potente sovrano, oppure perché il paziente era così vuoto da avere orrore del vuoto stesso, il mentore fece segno che ne aveva abbastanza. Poi, si girò su un fianco, appoggiò lo stomaco contro la sponda del lettino e rimase perfettamente insensibile.

I suoi compagni lo lasciarono riposare, pronti ad accorrere alla prima chiamata. Dopo tutto, non c'era nulla di impossibile; il signor Patterson avrebbe potuto guarire prima della fine della traversata e ricuperare perfettamente le facoltà fisiche e mentali, non appena avesse messo piede sulla prima isola dell'arcipelago.

Ora, però, quell'uomo pratico e savio avrebbe avuto il diritto di ritenere erronea e ingannatrice la formula Vergali che gli aveva ispirato tanta fiducia e che non contava meno di ventotto prescrizioni!

Ma, chissà! forse era la ventottesima prescrizione quella alla quale bisognava prestar fede; essa diceva, infatti, esattamente così: «Non fare nulla per preservarsi dal mal di mare!»

CAPITOLO XII

ATTRAVERSO L'*ATLANTICO*

LA NAVIGAZIONE proseguì in condizioni molto favorevoli e parve persino che la salute del signor Horatio Patterson non soltanto non peggiorasse ma anzi migliorasse. E superfluo dire che egli aveva rinunciato a stringere tra le dita un altro limone. Era evidente però che le frizioni di collodio, fattegli da Wagah, avevano avuto una certa efficacia. Il cuore dell'economo aveva ripreso a battere con regolarità cronometrica, come certamente faceva l'orologio dell'economato dell'Antilian School.

Ogni tanto qualche uragano di breve durata scoteva con violenza la nave; ma l'*Alert* lo subiva senza soffrirne. Del resto, l'equipaggio manovrava abilmente, sotto gli ordini di Harry Markel; i passeggeri ne erano stupiti, soprattutto Tony Renault e Magnus Anders. Essi prestavano il loro aiuto, sia per ammainare le vele alte e bracciare i pennoni, sia per prendere dei terzaroli: operazione quest'ultima resa più facile dalla sistemazione di doppie vele di gabbia. Se il signor Patterson non era *lì* a raccomandare la prudenza, egli si tranquillizzava sapendo che John Carpenter vegliava – non senza motivo – su quei giovani gabbieri, con paterna sollecitudine.

Del resto, le perturbazioni atmosferiche non giunsero mai fino alla tempesta. Il vento soffiava dall'est e l'*Alert* procedeva speditamente.

Tra le altre distrazioni che la traversata dell'Atlantico procurava loro, i giovani borsisti avevano anche quella della pesca, che esercitavano con passione e con fortuna. Le lunghe lenze che essi buttavano in mare, prestando loro quella particolare attenzione che caratterizza i discepoli di questa grande arte, riportavano all'amo pesci di ogni genere. In questo esercizio, mostravano più zelo e più amore l'impassibile Albertus Leuwen e il paziente Hubert Perkins. I pasti se ne avvantaggiavano notevolmente, grazie a quei pesci d'altomare:

tonni, orate, storioni, merluzzi, palamite, di cui usufruiva anche l'equipaggio.

Il signor Patterson lasciava la cabina soltanto per respirare l'aria fresca, ma si sarebbe certamente divertito a seguire le peripezie della pesca, gli spassi dei delfini e dei marsovini, che saltavano e si tuffavano intorno alle fiancate dell'A*lert,* e ad ascoltare le grida di stupore dei giovani passeggeri che guardavano con ammirazione le prodigiose capriole e i capitomboli di questi «clowns dell'oceano»!

— Eccone due che si sarebbero potuti acchiappare a volo! — diceva qualcuno.

— Guarda quegli altri che quasi battono contro la ruota di prora! — gridava un altro.

Questi animali agili e svelti si incontravano a volte in gruppi di quindici o venti, ora a prua, ora sulla scia della nave. Filavano più veloci dell'Alert , comparendo ora da un lato e, un attimo dopo, dall'altro, dopo essere passati sotto la chiglia. Facevano salti di tre o quattro piedi, e ricadevano descrivendo curve piene di grazia. L'occhio riusciva a scorgerli fin nelle profondità di quelle acque verdastre, limpide e trasparenti.

Più volte, a richiesta dei passeggeri, John Carpenter e Corty cercarono di catturare uno di quei delfini, colpendolo con la fiocina, ma non vi riuscirono per la grande agilità di quei pesci.

Non fu la stessa cosa per gli enormi squali che frequentavano quella zona dell'Atlantico. Essi sono tanto voraci che si lanciano su tutto ciò che cade in mare: cappelli, bottiglie, pezzi di legno e di corda. Per i loro formidabili stomaci, tutto risulta commestibile, ed essi conservano ciò che non hanno potuto digerire.

Il 7 luglio fu preso un pescecane che noti misurava meno di dodici piedi di lunghezza. Quando ebbe inghiottito l'uncino al quale era attaccato un pezzo di carne, lottò con tale violenza da far sudare all'equipaggio sette camicie per issarlo a bordo.

Louis Clodion e i suoi compagni rimasero a guardare da lontano, non senza timore, il mostro gigantesco: obbedendo alle raccomandazioni di John Carpenter, essi evitarono di farglisi vicini, nel timore di ricevere qualche terribile polpo di coda.

Lo squalo fu subito attaccato con l'ascia. Pur avendo lo stomaco

aperto, cercava ancora di cavarsi d'impaccio facendo salti formidabili che lo portavano da un'estremità all'altra del ponte.

Il signor Patterson non poté assistere a quella interessante cattura. Fu un peccato, ovviamente, perché egli ne avrebbe inserito il racconto nelle sue note di viaggio e avrebbe dato ragione, senza dubbio, al naturalista Roquefort, che fa discendere per corruzione la parola francese *requìn* dal latino *requiem.*[28]

Così passavano i giorni e nessuno li trovava monotoni. A ogni istante -nuova distrazione – stormi di uccelli di mare intrecciavano il loro volo intorno ai pennoni. Roger Hinsdale e Louis Clodion ne uccisero alcuni, servendosi con precisione delle carabine di bordo.

Bisogna notare che per ordine tassativo di Harry Markel nessun membro dell'equipaggio aveva rapporti con i passeggeri, tranne il nostromo, Corty e Wagah, che aveva l'incarico di servire il quadrato. Harry Markel continuava ad essere poco loquace e distante, come si era mostrato sin dal primo giorno.

Molto spesso il trealberi avvistava velieri e steamer a distanza tale da non rendere possibile lo scambio di qualche frase. Del resto – ma i giovani non ci facevano caso – Harry Markel cercava di tenersi lontano dalle navi che incontravano; se una di esse tentava di accostarsi, correndo di contro bordo, egli o rallentava o si allontanava di una o due quarte per evitarla.

Il 18, alle tre del pomeriggio, l'*Alert* fu tuttavia raggiunto da uno steamer assai veloce, che faceva rotta verso sud-ovest, e cioè nella stessa direzione.

Era il *Portland,* uno steamer americano di San Diego; tornava in California dall'Europa, attraverso lo stretto di Magellano.

Quando le due navi furono a una gomena l'una dall'altra, tra i due capitani furono scambiate le solite domande:

— Va tutto bene, a bordo?

— Tutto bene.

— Niente di nuovo, dopo la partenza?

---

[28] E cioè fa derivare la parola *requin,* che designa lo squalo, il seminatore di morte nelle acque degli oceani, dalla parola *requiem,* che significa il riposo e la pace della morte ed è anzi la prima parola della preghiera per i defunti. Collega cioè la parola del feroce predatore dei mari con quella della morte. *(N.d.T.)*

— Niente di nuovo.

— Dove andate?

— Alle Antille. E voi?

— A San Diego.

— Buon viaggio, allora!

— Buon viaggio!

Dopo aver un po' rallentato la sua marcia, il *Portland* riprese velocità e gli occhi poterono seguire a lungo il suo fumo, fino a quando disparve oltre l'orizzonte.

Dopo quindici giorni di navigazione, Tony Renault e Magnus Anders si preoccuparono di rilevare sulla carta la prima terra che sarebbe stata segnalata dalle vedette.

Secondo la rotta che la nave aveva tenuto, quella terra avrebbe dovuto essere l'arcipelago delle Bermude.

Questo gruppo di isole, posto a sessantaquattro gradi di longitudine ovest e a trentuno gradi di latitudine nord, appartiene all'Inghilterra. Posto sulla rotta seguita dalle navi che dall'Europa vanno al golfo del Messico, l'arcipelago non comprende meno di quattrocento isole ed isolotti. Le isole più importanti sono: Bermude, Saint-George, Cooper, Somerset. Esse offrono numerose insenature-di sosta e le navi vi trovano ciò che è loro necessario, sia per eseguire delle riparazioni sia per rinnovare le provviste. È questo un notevole vantaggio, specialmente in quei paraggi, dove i bastimenti sono assaliti dai più pericolosi colpi di vento dell'Atlantico.

La *Alert* ne era ancora lontano una sessantina di miglia, quando, nella giornata del 19 luglio, i cannocchiali di bordo cominciarono a percorrere l'orizzonte, in direzione dell'ovest. Ad occhi non, avvezzi, era tuttavia facile confondere quelle terre alte con le nuvole, al confine del mare e del cielo.

Le Bermude furono avvistate sin dal mattino, come fece rilevare John Car-penter a Tony Renault e a Magnus Anders, che erano i più impazienti del gruppo.

— Guardate là — disse egli — a destra…

— Voi vedete le cime delle montagne? — chiese Magnus Anders.

— Sì. Spuntano al disopra delle nuvole. Non tarderete a vederle anche voi.

Prima del tramonto, infatti, si videro confusamente, verso occidente, alcune masse arrotondate: il giorno dopo, l'*Alert* avvistava l'isola di Saint-David, la più orientale dell'arcipelago.

Del resto, fu necessario affrontare alcuni violenti groppi. Alcune raffiche frammiste a lampi, provenienti dal sud-est, costrinsero l'*Alert* a prendere la cappa. Durante la giornata e la notte seguente il mare fu agitatissimo. Sotto le sue vele di gabbia, il trealberi dovette invertire la rotta: non avrebbe potuto esporsi, senza rischio, alle ondate che lo avrebbero sommerso.

Forse Harry Markel avrebbe fatto cosa prudente e saggia cercando rifugio in qualche porto dell'arcipelago, specialmente nell'isola di Saint-George. Ma è facile capire che per lui sarebbe stato meglio affrontare qualsiasi rischio, piuttosto che accostarsi a una colonia inglese, dove il capitano Paxton poteva essere conosciuto da qualcuno. Rimase al largo, dunque, manovrando peraltro con grande abilità; l'*Alert* subì qualche avaria di poco conto, ebbe qualche vela lacerata, e ci fu persino un'ondata che, per poco, non si portò via l'imbarcazione di destra.

Se il signor Patterson tollerò meglio di quanto era lecito sperare quelle sessanta ore di cattivo tempo, alcuni suoi giovani compagni (John Howard, Niels Harboe, Albertus Leuwen) pur senza passare attraverso le fasi del terribile male di cui egli era stato vittima, soffrirono tuttavia abbastanza. Louis Clodion, Roger Hinsdale, Hubert Perkins, Axel Wickborn resistettero, invece, e furono in condizioni di ammirare il magnifico orrore di quella lotta di elementi, scatenatisi durante i due giorni di tempesta.

Tony Renault e Magnus Anders erano evidentemente marinai nati e possedevano quelle qualità che il signor Patterson non aveva e che invidiava al navigatore di Orazio.

Nel corso di quella burrasca, l'*Alert* fu gettato fuori della sua rotta per un centinaio di miglia; e quel ritardo non sarebbe stato interamente recuperato, nemmeno se la nave avesse raggiunto senza ulteriori incidenti i paraggi in cui dominano gli alisei, i quali soffiano dall'est all'ovest. Harry Markel non ritrovò, purtroppo, i venti regolari che lo avevano favorito dopo la partenza da Queenstown. Tra le Bermude e la terra americana, il tempo fu variabilissimo: a volte le

bonacce non facevano percorrere al trealberi neppure un miglio all'ora, e a volte le burrasche costringevano l'equipaggio ad ammainare le vele alte, e a prendere i terzaroli nelle vele di gabbia e in quelle di mezzana.

Era dunque certo, ormai, che i passeggeri sarebbero sbarcati a Saint-Thomas con qualche giorno di ritardo. Ci sarebbe stata, in conseguenza,, una certa inquietudine, abbastanza giustificata, sulla sorte dell'*Alert* , se si considera che i cablogrammi dovevano aver fatto conoscere alla Barbados l'avvenuta partenza del capitano Paxton e la data in cui il bastimento aveva lasciato la baia di Cork, e che, dopo venti giorni, non si erano ancora avute notizie della nave.

Di quelle apprensioni, ovviamente, Harry Markel e i suoi uomini non si preoccupavano affatto. Essi erano rosi soltanto dall'impazienza di farla finita con quella esplorazione attraverso le Antille: volevano fare rotta verso il capo di Buona Speranza e non avere così più nulla da temere.

La mattina del 20 luglio, il trealberi attraversò il tropico del Cancro all'altezza del canale di Bahama, lungo il quale, partendo dallo stretto della Florida, le acque del golfo del Messico si versano nell'Oceano.

Se nel corso della navigazione l'*Alert* avesse dovuto oltrepassare l'equatore, Roger Hinsdale e i suoi compagni non avrebbero mancato di festeggiarne il passaggio. Si sarebbero assoggettati di buona voglia alle necessità di questa cerimonia tradizionale, facendo le spese del battesimo. Ma l'equatore è ventitré gradi più a sud e non ci fu motivo perciò di celebrare il passaggio del ventitreesimo parallelo.

E superfluo dire che, se in buone condizioni di salute, il signor Horatio Patterson avrebbe ricevuto con perfetta grazia i complimenti del pupazzetto Tropico e del suo corteo carnevalesco. E lo avrebbe fatto, senza ombra di dubbio, con la benevolenza e la dignità che si convenivano all'economo dell'Antilian School.

Ma se non vi fu nessuna festa, Harry Markel concesse, su richiesta dei giovani passeggeri, doppia razione all'equipaggio.

Il punto preso quel giorno poneva l'*Alert* a duecentocinquanta miglia dalla più vicina isola delle Antille, a nord-est dell'arcipelago. Forse la nave avrebbe subito qualche ritardo all'entrata del canale di

Bahama, dove avrebbe incontrato il gulf stream, la corrente calda che si propaga fino alle regioni settentrionali deE'Europa: una specie di fiume oceanico, le cui acque non si mescolano affatto con quelle dell'Atlantico. Del resto, la nave sarebbe stata favorita allora dagli alisei, che in quei luoghi soffiano con regolarità; prima di tre giorni, le vedette avrebbero certamente segnalato le alture di Saint-Thomas, dove sarebbe avvenuta la prima sosta.

A mano a mano che la nave si accostava alle Antille, l'equipaggio cominciava a nutrire gravi apprensioni, al pensiero di quella esplorazione dell'arcipelago, che, non esente da pericoli, sarebbe durata parecchie settimane.

John Carpenter e Corty ne parlavano spesso, tra di loro. Era veramente un grosso rischio, se la malasorte se ne fosse immischiata; vi erano settemila sterline da intascare e, per una tale somma, valeva la pena affrontare qualche emergenza… Ma, alla fin fine, per aver tutto, si poteva anche perdere tutto… anche la vita! Se i pirati dell'*Halifax*, se gli evasi di Queenstown, fossero stati riconósciuti? se fossero caduti nuovamente nelle mani della legge? Qualcuno continuava a ripetere che bisognava tenersi lontani dai pericoli, mentre ancora lo potevano… Sarebbe bastato catturare i passeggeri, che non diffidavano ed erano senza difesa, e gettarli in mare… Poi, l'*Alert* avrebbe cambiato rotta…

A queste ragioni e ai timori manifestati dai compagni, Harry Markel si limitava a rispondere:

— Abbiate fiducia in me!

Tanta fiducia in se stesso, sostenuta da tanta audacia, finiva per avere la meglio; ed essi dicevano, nel gergo dei marinai:

— Beh!… lascia correre!…

Il 25 luglio, le Antille erano a una sessantina di miglia, verso l'ovest-sud-ovest. Con il vento sostenuto che la spingeva, l'*Alert* avrebbe certamente avvistato le alture di Saint-Thomas prima del tramonto.

Tony Renault e Magnus Anders trascorsero il pomeriggio il primo sul pennone dell'albero maestro, l'altro su quello dell'albero di mezzana. Gareggiavano entrambi a chi per primo avesse gridato:

— Terra! Terra!

CAPITOLO XIII

L'*«ESSEX»*

VERSO le quattro del pomeriggio, Tony Renault lanciò un grido.

Non gridò: «Terra!» ma: «Una nave!»

Un po' a sinistra della prua, a cinque o sei miglia di distanza, appariva all'orizzonte, da ovest, una colonna di fumo.

Uno steamer veniva di controbordo, a grande velocità. Mezz'ora dopo, il suo scafo era visibile; dopo un'altra mezz'ora, era a un quarto di miglio in faccia all'*Alert.*

Raccolti sul cassero, i passeggeri si scambiavano le loro osservazioni.

— E una nave dello stato — diceva uno di loro.

— Hai ragione — diceva un altro. — In cima al suo albero maestro sventola una fiamma.

— E una nave inglese — diceva il primo.

— E l'*Essex* — aggiungeva l'altro.

Con l'aiuto del cannocchiale, fu possibile leggere quel nome sulla tavola di poppa, nel momento in cui la nave si girava.

— Toh! — disse Tony Renault. — Scommetto che manovra per accostarci! Sembrava, in realtà, che quella fosse l'intenzione dell'*Essex*, un avviso di cinque o seicento tonnellate, che ora aveva issato la sua bandiera.

Né Harry Markel né i suoi compagni ebbero dubbi a tale riguardo: l'*Essex* voleva dire qualcosa all'*Alert* e continuava ad accostarsi lentamente.

La preoccupazione di quei miserabili si poteva facilmente intuire e comprendere. Era possibile che, da alcuni giorni, un telegramma fosse pervenuto a un'isola delle Antille inglesi; che, per un motivo o per l'altro, si fosse appreso ciò che era accaduto a Queenstown prima della partenza dell'*Alert* , e cioè che la banda di Markel si era imposses-

sata dell'*Alert,* massacrando capitano ed equipaggio, e che l'*Essex* fosse stato mandato per arrestare i malfattori.

A pensarci bene, però, ciò non era concepibile! Perché mai Harry Markel, che certamente non avrebbe risparmiato i passeggeri, così come non aveva risparmiato l'equipaggio, avrebbe fatto rotta per le Antille? Avrebbe spinto l'audacia fino a condurre l'*Alert alla* sua destinazione, invece di fuggire? Un'imprudenza del genere non era ammissibile.

Harry Markel mostrava, nell'attesa, più sangue freddo di John Carpenter e di Corty. Se il comandante dell'*Essex* voleva chiedergli qualcosa, egli avrebbe visto che cosa c'era da fare. Del resto, l'avviso si era fermato ad appena alcune gomene, e in seguito a un segnale inviatogli l'*Alert* dovette mettere in panna. Bracciati i pennoni e orientatili in modo che il giuoco delle vele si contrastasse, essa rimase quasi immobile.

Poiché l'*Essex* aveva issato la sua bandiera, l'*Alert* dovette issare la propria.

Se Harry Markelnon avesse voluto obbedire alle ingiunzioni rivoltegli da una nave dello stato, vi sarebbe stato certamente costretto. Non sarebbe stato possibile sfuggire all'inseguimento di quell'avviso, che aveva dalla sua la velocità e la forza: con pochi colpi di cannone, in breve avrebbe ridotto l'*Alert* all'impotenza.

Come si è detto, Harry Markel non ci pensava affatto; se il comandante dell'avviso gli avesse ordinato di recarsi da lui, vi sarebbe subito andato.

Per ciò che riguarda il signor Patterson, Louis Clodion, Roger Hinsdale e i loro compagni, l'arrivo dell'*Essex* e i preparativi per parlare con il trealberi non poteva non interessarli enormemente.

— Che questa nave da guerra ci sia stata mandata per prenderci a bordo e farci sbarcare prima del previsto in un'isola delle Antille?

Questa riflessione non poteva germogliare che nell'animo avventuroso di Roger Hinsdale: ma occorre aggiungere che quella opinione era soltanto sua.

In quel momento, due ufficiali presero posto nella lancia che l'*Essex* aveva calato in mare.

Dopo pochi colpi di remo, l'imbarcazione accostò l'*Alert.*

Gli ufficiali montarono per la scala di destra; uno dei due disse:

— Il capitano?

— Eccomi — rispose Harry Markel.

— Siete il capitano Paxton?

— In persona.

— Questa nave è l'*Alert*, la quale ha lasciato il porto di Queenstown il 30 giugno scorso?

— Precisamente.

— Avete come passeggeri i laureati dell'Antilian School?

— Eccoli — rispose Harry Markel, mostrandogli sul cassero il signor Patterson e i suoi compagni, i quali non perdevano parola di quella conversazione.

Seguiti da Harry Markel, i due ufficiali raggiunsero i passeggeri. Il luogotenente della marina britannica, dopo aver risposto al loro saluto, disse, con il tono freddo che caratterizza l'ufficiale inglese:

— Capitano Paxton, il comandante dell'*Essex* è lieto di avere incontrato l'*Alert;* noi lo siamo egualmente per avervi trovato tutti in buona salute.

Harry Markel fece un lieve inchino e attese che il luogotenente volesse riferirgli il motivo di quella visita.

— Avete fatto una buona traversata? — chiese l'ufficiale. — Il tempo è stato favorevole?

— Molto favorevole — rispose Harry Markel — se si eccettua un colpo di vento che ci ha sorpresi in faccia alle"Bermude.

— Ciò vi ha fatto tardare?

— Abbiamo dovuto tenere la cappa per quarantotto ore…

Il luogotenente si volse verso il gruppo dei passeggeri e disse al mentore:

— Il signor Patterson dell'Antilian School, immagino…

— In persona, signor ufficiale — rispose l'economo, con il cerimoniale della sua abituale cortesia.

Poi aggiunse:

— Ho l'onore di presentarvi i miei giovani compagni di viaggio, e vi prego di voler gradire l'assicurazione della mia particolare e rispettosa considerazione….

— Firmato: Horatio Patterson — mormorò Tony Renault.

Furono allora scambiate simpatiche *shake hands*[29] con quella precisione automatica, particolare alle strette di mano anglosassoni.

Il luogotenente si rivolse poi a Harry Markel e gli chiese di fargli vedere l'equipaggio, cosa che non mancò di sembrare molto sospetta e inquietante a John Carpenter. Perché mai quell'ufficiale pretendeva di passarli in rivista?

Harry Markel fece salire i suoi uomini sul ponte e li fece schierare ai piedi dell'albero maestro. Per quanti sforzi quei banditi facessero per aver l'aria di persone oneste, è probabile che gli ufficiali pensassero che le loro facce promettevano assai poco.

— Avete nove marinai soltanto?

— Sì, nove — rispose Markel.

— Ci era stato detto che l'equipaggio dell'*Alert* ne avesse dieci, a parte voi, capitano…

La domanda era imbarazzante; Harry Markel evitò di rispondere direttamente:

— Posso chiedervi per quale motivo ho l'onore di avervi a bordo? — chiese egli.

La domanda era ovvia: il luogotenente perciò rispose:

— Il ritardo dell'*Alert* ha suscitato alla Barbados qualche inquietudine. Alle Antille come in Europa, il ritardo ha preoccupato le famiglie. La signora Kethlen Seymour ha interessato il governatore e sua eccellenza ha mandato l'E*ssex* incontro all'*Alert.* Ecco il motivo della nostra presenza qui: siamo felici, perciò, di poter constatare che i nostri timori erano infondati.

Quelle attestazioni di interesse e di simpatia non potevano lasciare indifferente il signor Patterson; in nome dei passeggeri e suo, egli ringraziò quindi, molto dignitosamente, il comandante dell'*Essex* e i suoi ufficiali, la signora Seymour e sua eccellenza il governatore generale delle Antille inglesi.

Harry Markel volle però far notare che il ritardo di due giorni non avrebbe dovuto suscitare tante apprensioni da rendere necessario l'invio dell'avviso.

— Le apprensioni erano giustificate da una circostanza che voglio portare a vostra conoscenza — rispose il luogotenente.

---

[29] Strette di mano. *(N.d.T.)*

John Carpenter e Corty si guardarono l'un l'altro, sorpresi. Forse si rammaricavano del fatto che Harry Markel avesse spinto tanto oltre le sue domande.

— È proprio la sera del 30 giugno che l'*Alert* ha spiegato le vele?

— Esattamente — rispose Harry Markel, che peraltro continuava a serbare tutta la sua tranquillità. — Abbiamo levato l'ancora verso le sette e mezza di sera. Quando ci trovammo fuori, il vento venne meno e l'*Alert* rimase immobilizzato per l'intero giorno successivo, sotto costa, alla punta di Roberts Cove.

— Ebbene, capitano Paxton, il giorno seguente — riprese il luogotenente — un cadavere venne trovato su quella parte della costa, portatovi dalla corrente. Dai bottoni dei suoi abiti, fu riconosciuto per un marinaio dell'*Alert.*

John Carpenter e gli altri suoi compagni ebbero un brivido. Quel cadavere non poteva essere che quello di uno dei marinai massacrati il giorno precedente.

Il luogotenente dell'*Essex* aggiunse che le autorità della Barbados erano state informate per filo dell'incidente, e ciò rendeva giustificate le inquietudini suscitate dal mancato arrivo dell'*Alert* nel tempo previsto. Poi disse:

— Avete dunque perduto un uomo, capitano Paxton?

— Sì, signore, il marinaio Bob… È caduto in mare quando eravamo ancorati all'ansa Farmar. Nonostante le ricerche fattene, non siamo riusciti né a salvarlo né a ritrovarne il corpo.

Quella spiegazione, accettata senza sospetto, giustificava la mancanza di un marinaio all'equipaggio dell'*Alert* .

A buon diritto, i passeggeri dovettero tuttavia meravigliarsi di quell'incidente mai portato a loro conoscenza. Un uomo era dunque annegato, prima del loro arrivo a bordo, ed essi non ne avevano saputo nulla!

Alla domanda, che il signor Horatio Patterson rivolse ad Harry Markel sull'argomento, il capitano rispose che egli aveva taciuto quella disgrazia al solo scopo di non impressionare spiacevolmente i giovani passeggeri.

Quella plausibile risposta non sollevò altre osservazioni.

Suscitò sorpresa e commozione, invece, ciò che il luogotenente

aggiunse, subito dopo:

— Il telegramma inviato da Queenstown dice, inoltre, che il cadavere trovato sulla costa, probabilmente quello del marinaio Bob, aveva una ferita in pieno petto.

— Una ferita! — esclamò Louis Clodion, mentre il signor Patterson assumeva l'aspetto di chi non riesce a capire.

Harry Markel non rimase in silenzio; sempre padrone di se stesso, disse:

— Il marinaio Bob è caduto dalla gabbia di mezzana sull'argano; si sarà ferito prima di rimbalzare in mare. Ecco perché non ha potuto mantenersi a galla, rendendo inutili le nostre ricerche.

La spiegazione sarebbe apparsa accettabile, come le precedenti, se il luogotenente non avesse completato la sua informazione con queste parole:

— La ferita rilevata sul cadavere non era stata prodotta da un urto, ma da un coltellaccio che aveva raggiunto il cuore!

Come è facile capire, quelle parole suscitarono nuove preoccupazioni nell'animo di John Carpenter e dei suoi compagni. Essi ora non sapevano più come la cosa sarebbe andata a finire.

Il comandante dell'*Essex* aveva avuto ordine, forse, di condurre l'*Alert* alla Barbados per un'inchiesta che, senza dubbio, sarebbe terminata assai male per essi? Avrebbe essa condotto all'accertamento delle loro identità? Sarebbero stati ricondotti, allora, in Inghilterra, e questa volta non sarebbero riusciti a sfuggire al castigo per i loro delitti… Soprattutto, essi non avrebbero potuto compiere ciò che si proponevano di fare, non appena l'*Alert* avesse lasciato i paraggi delle Indie Occidentali!

Ma la fortuna continuava a favorirli. Harry Markel non ebbe neppure il tempo di fornire una spiegazione.

Ecco, infatti, il signor Patterson esclamare, alzando le mani al cielo:

— Possibile? Quel disgraziato sarebbe stato colpito con un ferro omicida, dalla mano di un criminale?

Il luogotenente rispose:

— Il telegramma diceva che il marinaio doveva essere giunto vivo sulla costa, dove allora si trovava una banda di malfattori evasi dalla

prigione di Queenstown. Sarebbe caduto perciò nelle loro mani, buscandosi un colpo di coltellaccio.

— Si tratta, allora, dei pirati dell'*Halifax,* evasi proprio quando siamo giunti a Queenstown.

— Miserabili! — esclamò Tony Renault. — Non li hanno ancora catturati? — Le notizie più recenti ci dicono che le loro tracce non sono state trovate — rispose l'ufficiale. — Tuttavia, poiché non possono aver lasciato l'Irlanda, prima o poi saranno arrestati.

— E augurabile, quanto meno — dichiarò Harry Markel, con la calma mai abbandonata per un solo istante.

Quando tornò con Corty verso prua, John Carpenter gli disse sottovoce:

— II capitano è un grand'uomo.

— E un uomo da seguire ovunque vorrà condurci!

Gli ufficiali trasmisero al signor Patterson e ai giovani laureati i rallegramenti della signora Kethlen Seymour, la quale li avrebbe accolti con grande gioia alla Barbados, nella speranza di trattenerveli il più a lungo possibile, se essi non si fossero attardati troppo sulle altre isole, dove erano egualmente attesi con impazienza.

Nel rispondere a nome dei suoi compagni, Roger Hinsdale pregò gli ufficiali di porgere alla signora Seymour l'attestazione della loro gratitudine per ciò che ella aveva fatto per l'Antilian School; il signor Patterson concluse il colloquio con uno di quegli *speechs,*[30] abbondanti e commossi insieme, di cui egli aveva il segreto, alla fine del quale, per una svista assai insolita in un uomo come lui, mescolò insieme un verso di Orazio e un verso di Virgilio. Dopo aver preso commiato dal capitano e dai passeggeri, i due ufficiali furono accompagnati fino alla scaletta e presero posto nella loro lancia. Prima di staccarsi dalla nave, il luogotenente disse:

— Capitano Paxton, credo che l'*Alert* domani sarà a Saint-Thomas, dalla quale isola dista appena una cinquantina di miglia.

— Lo credo anch'io — rispose Harry Markel.

— Vi annunceremo allora con telegramma, non appena saremo alla Barbados.

— Vi ringrazio, signori e vi prego di porgere i miei ossequi al

[30] Discorsi. *(N.d.T.)*

comandante dell'*Essex*.

La lancia si staccò dalla nave e in pochi istanti superò la distanza che la separava dall'avviso.

Harry Markel e i passeggeri salutarono allora il comandante, che stava sul ponte di comando, il quale, a sua volta, ricambiò il saluto.

Issata a bordo l'imbarcazione, echeggiarono alcuni fischi acuti e l'*Essex* si rimise in canimino, a grande velocità, con la prua a sud-ovest. Un'ora dopo, si vedeva all'orizzonte soltanto il suo pennacchio di fumo.

Con i pennoni bracciati e le vele orientate, l'*Alert* si diresse, con le mura a destra, verso Saint-Thomas.

Ora Harry Markel e i suoi complici potevano stare tranquilli, per ciò che riguardava la visita dell'*Essex*: nessuno, né in Inghilterra né alle Antille, sospettava che essi fossero fuggiti con una nave e che quella nave fosse proprio l'*Alert.* Sembrava che la fortuna volesse aiutarli sino alla fine! Ora avrebbero percorso sfrontatamente quell'arcipelago, sarebbero stati ricevuti ovunque con onore, sarebbero andati da un'isola all'altra senza neppure aver più la paura di essere riconosciuti; avrebbero completato quella esplorazione con un'ultima sosta alla Barbados e poi non avrebbero ripreso, certo, la via dell'Europa! Il giorno dopo la partenza, l'*Alert* non sarebbe stato più l'*Alert.*… Harry Markel non sarebbe stato più il capitano Paxton ed egli non avrebbe avuto più a bordo né il signor Patterson né i suoi giovani compagni di viaggio! L'audace impresa avrebbe avuto un lieto fine e la polizia avrebbe continuato a cercare in Irlanda i pirati dell' *Halifax*!

L'ultima parte della traversata fu compiuta nelle condizioni più favorevoli. Il tempo era bellissimo e il soffio ininterrotto degli alisei permetteva sull'*Alert* di spiegare tutte le vele, non esclusi i coltellacci.

Il signor Patterson si era ormai assuefatto al mare. Era già tanto se un colpo di rullio o di beccheggio, più violento degli altri, gli dava un po' di malessere. Egli aveva perfino rioccupato il suo posto a tavola e si era sbarazzato del nocciolo di ciliegia tenuto in bocca.

— Avete ragione — gli ripeteva Corty. — Non c'è altro rimedio contro il mal di mare…

— Ne sono convinto, amico mio — rispondeva l'economo. — Per fortuna, ho una buona provvista di questi noccioli antipelagalgici; la signora Patterson è stata previdente.

La giornata terminò così. Dopo le impazienze della partenza, i giovani studenti ora provavano quelle dell'arrivo: non vedevano l'ora di metter piede sulla prima isola delle Antille.

In prossimità dell'arcipelago, il mare apparve percorso da numerose navi, steamers e velieri; alcune delle quali cercavano di raggiungere il golfo del Messico attraverso lo stretto della Florida, mentre altre ne uscivano per recarsi ai porti del Vecchio Continente. Quale gioia, per quei giovani, segnalarli, incrociarli, scambiare saluti con le bandiere inglesi, americane, francesi e spagnole, che frequentavano abitualmente quei paraggi!

Prima del tramonto, l'*Alert* seguiva il diciassettesimo parallelo, latitudine di Saint-Thomas, dalla quale isola era separata da una ventina di miglia appena: viaggio, ormai, di poche ore.

A ragion veduta, Harry Markel non volle però avventurarsi, di notte, in quel dedalo di isolotti e di scogli che circondano l'arcipelago, e ordinò a John Carpenter di diminuire la velatura. Il nostromo fece allora ammainare i controvelacci, i velacci, la freccia di mezzana e la randa: l'*Alert* rimase con le due vele di gabbia, la mezzana e i fiocchi.

La notte trascorse tranquillamente. Il vento era diminuito e il giorno dopo il sole si levò sopra un orizzonte purissimo.

Verso le nove, dai pennoni dell'albero maestro fu lanciato un grido. Era la voce di Tony Renault che ripeteva, allegra e sonora: — Terra a prua, sulla destra!

CAPITOLO XIV

SAINT-THOMAS E SAINTE-CROIX

È STATO già detto che le Indie Occidentali non comprendono meno di trecento isole e isolotti. In realtà, il nome di isole è dovuto soltanto a quarantadue di esse, sia per le loro dimensioni sia per la loro importanza geografica. Soltanto nove di queste quarantadue isole avrebbero dovuto ricevere la visita dei giovani laureati dell'Antilian School.

Esse fanno tutte parte del gruppo noto sotto il nome di Piccole Antille e particolarmente, di isole del Vento. Gli inglesi ne fanno due parti: la prima, che essi chiamano Leeward Islands,[31] si sviluppa a nord delle isole Vergini fino alla Dominica; la seconda chiamata Windward Islands,[32] si estende dalla Martinica fino alla Trinidad.

Non c'è motivo per adottare questa denominazione; questo insieme insulare, chiuso a occidente dal Mediterraneo americano, merita di chiamarsi isole del Vento, perché riceve il primo soffio degli alisei che spirano dall'est all'ovest.

Attraverso la rete di queste isole, l'Atlantico e il mare delle Antille si scambiano le proprie acque. Elisée Reclus ha potuto paragonarle ai pilastri di un immenso ponte, tra i quali vanno e vengono le correnti che solcano il golfo del Messico.

Occorre evitare di confondere questo golfo con il mare propriamente detto delle Antille: si tratta di due bacini ben distinti, con conformazione speciale e superficie ineguale. Il primo misura, infatti, millecinquecentomila chilometri quadrati, il secondo quasi millenovecentomila.

Tutti sanno che Cristoforo Colombo scoprì, nel 1492, Cuba, che è la maggiore delle Antille, dopo aver in precedenza scoperto le isole

---

[31] Isole Sottovento. *(N.d.T.)*

[32] Isole Sopravento o Isole del vento. *(N.d.T.)*

Conception, Ferdinandina e Isabella, sulle quali il navigatore genovese piantò la bandiera spagnola. Ma egli ritenne allora che le sue caravelle avessero toccato le estreme terre dell'Asia, il paese delle spezie, e morì senza aver saputo che aveva messo piede sul Nuovo Continente.

Da allora, varie potenze europee, a prezzo di guerre sanguinose, di massacri spaventosi e di continue lotte, si sono contese il dominio delle Antille, e non si è ancora certi che, a tutt'oggi, siano stati acquisiti risultati definitivi.[33] Comunque sia, attualmente si possono fare questi conti:

Isola indipendente: Haiti-Santo Domingo;

Isole appartenenti all'Inghilterra: diciassette;

Isole appartenenti alla Francia: cinque, più una metà di Saint-Martin;

Isole appartenenti all'Olanda: cinque, più l'altra metà di Saint-Martin;

Isole appartenenti alla Spagna: due;

Isole appartenenti alla Danimarca: tre;

Isole appartenenti al Venezuela: sei;

Isole appartenenti alla Svezia: una.

Il nome di Indie Occidentali, dato alle Antille, deriva dall'errore commesso da Cristoforo Colombo a proposito della sua scoperta.

Dall'isolotto di Sombrero, al nord, fino alla Barbados, al sud, questo arcipelago, che in realtà costituisce l'insieme delle Piccole Antille, si stende per seimi-laquattrocentotto chilometri quadrati. L'Inghilterra ne possiede tremilacinque-centocinquanta, la Francia duemilasettecentosettantasette, l'Olanda ottantuno.

La popolazione complessiva di queste isole ascende a settecentonovantaduemila abitanti, di cui quattrocentoquarantottomila soggetti all'Inghilterra, trecentotrentaseimila alla Francia, ottomiladuecento all'Olanda.

I possedimenti danesi appartengono piuttosto al gruppo delle isole

[33] Tutti sanno che cosa sono diventate le isole di Cuba e di Portorico, dopo la guerra ispanoamericana del 1898 *(N.d.A.).* E da allora le cose sono mutate ancora. Così anche gli altri dati storici e geografici del libro sono naturalmente fermi al tempo in cui il libro fu scritto. *(N.d.T.)*

Vergini, con una superficie di trecentocinquantanove chilometri quadrati e trentaquattromila abitanti soggetti alla Danimarca, centosessantacinque chilometri quadrati e cinquemila duecento abitanti soggetti all'Inghilterra.

Le isole Vergini possono essere considerate, nella sostanza delle cose, come facenti parte della micro-Antilia. Occupate dai danesi fin dal 1671, esse appaiono per la maggior parte nel loro dominio delle Indie Occidentali, dove sono indicate con i nomi di Saint-Thomas, Sainte-Croix e Saint-Jean. Nella prima isola era nato Niels Harboe, il sesto laureato del concorso dell'Antilian School.

In faccia a quest'isola Harry Markel avrebbe gettato l'ancora la mattina del 26 luglio, dopo una felice traversata, la cui durata era stata di venticinque giorni. Da questo punto, l'*Alert* avrebbe dovuto andare sempre verso sud, per fare sosta nelle altre isole.

Se Saint-Thomas è di modeste dimensioni, il suo porto, per contro, offre un eccellente riparo e buone comodità. Cinquanta navi di grosso tonnellaggio possono trovarvi comodamente posto. I filibustieri inglesi e francesi non cessarono, perciò, di contenderselo, all'epoca in cui le marine europee lottavano in quei paraggi, strappandosi ripetutamente, a vicenda, le isole dell'Antilia, come le belve voraci fanno con le prede che 'stimolano la loro brama.

Christian Harboe abitava a Saint-Thomas, ma i due fratelli non avevano più avuto, da parecchi anni, l'occasione di rivedersi. Entrambi aspettavano perciò, con impazienza, l'arrivo dell'*Alert.*

Christian era maggiore di suo fratello di ben undici anni. Era l'unico parente che Niels avesse nell'isola, ove era annoverato tra i più ricchi negozianti. Era simpatico e possedeva quell'incantevole riserbo che caratterizza gli uomini del nord. Stabilitosi nella colonia danese, egli era succeduto allo zio, fratello di sua madre, nella proprietà di un'importante azienda che trattava il commercio di oggetti di usuale consumo, e cioè, viveri, stoffe, ecc.

Non era ancora lontano il tempo in cui tutto il commercio di Saint-Thomas era nelle mani degli israeliti e veniva svolto su grande scala, quando la guerra turbava senza tregua quei paraggi, specialmente dopo che la tratta dei negri era stata proibita. Il suo porto, Charlotte-Amalia, non tardò ad essere dichiarato porto franco accre-

scendo la prosperità dell'isola, la quale offriva alle navi di qualsiasi nazionalità grandi vantaggi e un sicuro rifugio contro gli alisei e le tempeste del golfo, grazie alle sue alture, a una striscia di terra contro la quale si rompeva l'onda del largo, e a un isolotto, che ospitava la banchina e i depositi di carbone.

Quando, segnalata dai semafori, l'*Alert* ebbe avvistato le punte Covell e Molhenters, doppiato l'estremità della striscia, contornato l'isolotto e lasciato a sinistra il Signal, la nave entrò in un bacino circolare, aperto al nord, in fondo al quale sono costruite le prime case della città. Dopo aver filato sette od otto braccia di catena, il trealberi rimase ormeggiato sopra una profondità di quattro o cinque metri.

Reclus ha rilevato che la posizione di Saint-Thomas è ottima, se si tiene presente che l'isola occupa un punto favorevole dell'ampio arco delle Antille, nel punto stesso in cui «la distribuzione può effettuarsi, con più facilità verso ogni parte dell'arcipelago».

Si capisce perciò perché questo porto naturale abbia attratto, sin dall'inizio, l'attenzione e ottenuto la preferenza dei filibustieri, divenendo in conseguenza il più importante deposito del traffico di contrabbando con le colonie spagnole e, in breve tempo, il più importante mercato del «legno di ebano», e cioè dei negri acquistati sul litorale africano e importati nelle Indie Occidentali. Per questo motivo, esso passò presto sotto il dominio danese e vi rimase sempre, dopo la cessione fattane da una Compagnia finanziaria, che lo aveva acquistato dall'elettore di Brandeburgo, di cui fu erede il re di Danimarca.

Non appena l'*Alert* si fu ancorata, Christian Harboe si fece condurre a bordo e abbracciò suo fratello. Poi, dopo aver stretto cordialmente la mano al signor Patterson e ai suoi compagni di viaggio, il commerciante disse:

— Amici miei, spero che vorrete essere miei ospiti, durante il vostro soggiorno a Saint-Thomas… Quanti giorni durerà la sosta dell' *Alert*?

— Tre giorni — rispose Niels Harboe.

— Soltanto tre giorni?

— Non un giorno di più, Christian, con mio grande dispiacere! non ci vediamo da tanto tempo!

— Signor Harboe, accettiamo con entusiasmo la vostra cortese of-

ferta — disse allora l'economo. — Saremo vostri ospiti, durante questa sosta che, purtroppo, sarà di breve durata.

— So perfettamente, signor Patterson, che l'itinerario vi è stato imposto…

— …dalla signora Seymour.

— La conoscete, forse, signor Harboe? — chiese Louis Clodion.

— No — rispose il commerciante. — Ho sentito parlare spesso di lei. Alle Antille è molto nota per la sua carità inesauribile.

Poi si volse verso Harry Markel e gli disse:

— Capitano Paxton, mi permetterete di rivolgervi, a nome delle famiglie dei vostri giovani passeggeri, i più siceri ringraziamenti per le cure…

— Ringraziamenti meritatamente dovuti al capitano Paxton — si affrettò a dire il signor Patterson. — Sebbene il mare non ci abbia risparmiati, me meno degli altri, *horresco referens*![34] bisogna pur dire che il nostro capitano ha fatto tutto ciò che gli è stato possibile fare per renderci la traversata dolce e piacevole.

Harry Markel non era il tipo di prodigarsi in complimenti e cortesie: forse anche lo sguardo del signor Christian Harboe, fisso su di lui, lo imbarazzava. Fece quindi un lieve cenno con il capo e si limitò a dire:

— Non vedo motivo perché i passeggeri dell'*Alert* non debbano accettare l'ospitalità che voi offrite loro, signore; purché, beninteso, la sosta non si prolunghi oltre il termine stabilito.

— D'accordo, capitano Paxton — disse Christian Harboe. — E ora, a cominciare da oggi stesso, se volete venire a pranzo da me, con i miei ospiti…

— Vi ringrazio — disse Harry Markel. — Ho alcune riparazioni da eseguire e non posso perdere neppure un'ora di tempo. Del resto, preferisco non lasciare la nave, se posso farne a meno.

Il signor Christian Harboe parve sorpreso dal tono freddo della risposta. Tra la gente di mare, indubbiamente, si incontrano spesso, specialmente tra i capitani della marina mercantile inglese, temperamenti aridi e uomini poco educati, le cui maniere non si sono per nulla raffinate, nell'esercizio della loro professione, al contatto con ma-

[34] Inorridisco nel raccontarlo (Virgilio). *(N.d.T.)*

rinai grossolani. Senza ombra di dubbio, la prima impressione che Harry Markel e il suo equipaggio avevano suscitato nell'animo del commerciante non era stata favorevole. Ma ciò che contava, dopo tutto, era il fatto che l'*Alert* era stato ben comandato, durante il viaggio, e che la traversata era stata felice.

Mezz'ora dopo, i passeggeri sbarcavano sulla banchina di Charlotte-Amalia e si dirigevano verso l'abitazione del signor Christian Harboe.

Non appena partiti, John Carpenter disse:

— Mi pare, Harry, che ogni cosa vada benissimo, finora.

— Pare anche a me — rispose Harry Markel. — Durante le soste, bisogna, comunque, essere ancora più prudenti.

— Saremo prudenti, nessuno di noi vuol compromettere il buon esito di questa campagna. E cominciata bene e dovrà finir bene.

— Senza dubbio, John, perché nessuno a Saint-Thomas conosce Paxton. Del resto, tu farai in modo che i nostri uomini non scendano a terra!

Harry Markel faceva benissimo a impedire che l'equipaggio lasciasse la nave. Andando in giro per bettole e taverne e bevendo più del giusto, come capitava loro quando erano abbandonati a se stessi, i marinai avrebbero potuto lasciarsi sfuggire qualche parola imprudente: meglio lasciarli rigorosamente a bordo.

— E giusto, Harry —' rispose John Carpenter. — Se hanno tanta voglia di bere, daremo loro doppia o tripla razione… Ora che i nostri passeggeri rimarranno a terra per tre giorni, non avrà importanza se i nostri uomini berranno un bicchierino di troppo…

Del resto, anche se incline a qualche eccesso e a rifarsi nei porti delle astinenze della navigazione, l'equipaggio si rendeva conto che lasituazione era grave. Se si fossero comportati bene, essi non l'avrebbero compromessa. Bisognava evitare, perciò, ogni contatto con la gente dell'isola e con i marinai di varia nazionalità che frequentano le bettole del porto, evitare che qualche pirata dell'*Halifax* potesse essere riconosciuto da uno di quegli avventurieri che hanno percorso tutti i mari. Era ordine tassativo di Harry Markel, dunque, di non lasciare scendere a terra nessuno e di non far salire nessuno a bordo.

La ditta del signor Christian Harboe aveva sede sulla banchina.

In quel quartiere si trattavano affari di notevolissima importanza, il cui ammontare, per quanto concerne le sole importazioni, raggiungeva i cinque milioni e seicentomila franchi, per una popolazione di dodici milioni d'anime.

In questa isola, i giovani passeggeri non avrebbero avuto difficoltà a farsi capire: vi si parla, infatti, lo spagnolo, il danese, l'olandese, l'inglese e il francese; avrebbero potuto credersi ancora all'Antilian School, sotto la direzione del signor Ardagh.

L'abitazione del signor Christian Harboe sorgeva a circa un miglio dalla città, sul fianco della montagna che sorge ad anfiteatro, in riva al mare.

Qui vi sono poste, in posizione deliziosa, le ville dei ricchi coloni dell'isola, tra magnifici alberi della zona tropicale. Quella del signor Christian Harboe era una delle più comode e delle più eleganti.

Sette anni prima, il signor Harboe aveva sposato una giovane danese, appartenente a una delle migliori famiglie della colonia, e da questo matrimonio erano nate due bambine. È facile immaginare quale festosa accoglienza la giovane donna facesse al cognato, che non aveva avuto occasione di conoscere, e ai suoi compagni, quando le furono presentati. Per quanto riguarda Niels, possiamo dire che mai zio aveva baciato e accarezzato le proprie nipotine, con maggiore affetto e gioia!

— Come sono belle! — ripeteva — come sono gentili!

— Potrebbero mai non esserlo? — disse il signor Horatio Patterson. — *Talis pater… talis mater… quales filiae.*[35]

La citazione fu approvata.

I giovani passeggeri furono dunque alloggiati nella villa, sufficientemente grande per offrire a tutti confortevoli camere. In essa i giovani ebbero modo di rifarsi, con pasti succulenti, della cucina di bordo, piuttosto monotona, nonostante il talento sfoggiato da Ranyah Cogh. E che piacevoli sieste, nelle ore calde del giorno, nei giardini ombrosi che circondavano la villa! Nel corso di quelle chiacchierate quotidiane, si parlò spesso delle famiglie che avevano lasciato in Europa, e di Niels Harboe che, non avendo più i genitori, avrebbe raggiunto il fratello, non appena terminati gli studi. Avrebbe lavorato

[35] Tale il padre… tale la madre… quali le figlie! *(N.d.T.)*

nella sua ditta, per la quale il signor Christian Harboe pensava di aprire un ufficio nell'isola di Saint-Jean, vicina all'isola di Saint-Thomas, che i danesi avevano offerto per cinque milioni di piastre agli Stati Uniti, i quali però avevano declinato l'offerta.

Agli inizi, quando l'isola di Saint-Thomas era apparsa insufficiente allo sviluppo degli affari, i coloni vi si erano stabiliti. Ma l'isola di Saint-Jean, che ha solo tre leghe di lunghezza per due di larghezza, fu presto ritenuta troppo piccola e i coloni si riversarono su quella di Sainte-Croix.

Ripetute volte il signor Christian Harboe parlò del capitano dell'*Alert* e del suo equipaggio: ma le preoccupazioni che egli aveva concepito disparvero quando il signor Patterson gli diede assicurazione che il personale di bordo meritava ogni elogio.

E superfluo dire che furono fatte varie gite e che Saint-Thomas è un'isola che merita di essere visitata dai turisti. Essa è di natura porfiritica, molto accidentata nella parte settentrionale, e ricca di poggi bellissimi, il più alto dei quali misura millequattrocento piedi sul livello del mare.

I giovani gitanti vollero raggiungere la cima di questo poggio: la bellezza dello spettacolo che si offrì ai loro occhi li ripagò largamente dalle fatiche dell'ascensione. Lo sguardo abbracciava l'isola di Saint-Jean, che sembrava un grosso pesce galleggiante alla superficie del mare, tra gli isolotti che la circondano: Hans Lellik, Loango, Buek, Saba, Savana e, più oltre, la liquida pianura splendente sotto i raggi del sole.

Saint-Thomas è un'isola di ottantasei chilometri quadrati, e cioè, come fece notare Louis Clodion, centosettantadue volte appena la superficie del Campo di Marte di Parigi.

Dopo i tre giorni trascorsi nella villa Harboe, i passeggeri fecero ritorno all'*Alert*, dove ogni cosa era pronta per la partenza. I coniugi Harboe li ricondussero a bordo, dove essi furono ringraziati dal signor Patterson per la loro cortese ospitalità, e i due fratelli si abbracciarono ancora una volta.

La sera del 28 luglio, la nave levò l'ancora, spiegò le vele e, approfittando del vento di nord-est, mise la prua a sud-ovest, sull'isola di Sainte-Croix, meta per la seconda sosta.

Le sessanta miglia che separano le due isole furono percorse in trentasei ore.

Quando, come abbiamo già detto, i coloni, trovandosi allo stretto nelle isole Saint-Thomas e Saint-Jean, vollero stabilirsi a Sainte-Croix, la cui estensione è di duecentodiciotto chilometri quadrati, trovarono l'isola nelle mani dei filibustieri inglesi che vi si erano stabiliti dalla metà del XVII secolo. Fu allora necessario ingaggiare numerosi e accaniti combattimenti che si volsero a vantaggio degli avventurieri della Gran Bretagna. Invece di fare i coloni, quei pirati avevano preferito dedicarsi alle scorrerie, trascurando qualsiasi coltivazione nell'isola.

Fu nel 1750 che gli spagnoli riuscirono a impadronirsi dell'isola di Sainte-Croix, dopo averne scacciato gli inglesi.

Ma essi non erano fatti per conservarla; pochi mesi dopo, infatti, la piccola guarnigione che la difendeva fu costretta a ritirarsi davanti a un corpo di spedizione francese.

A partire da allora, l'isola cominciò a essere coltivata. Tuttavia, prima di dissodare il terreno, fu necessario incendiare le spesse foreste dell'interno: quegli incendi sgomberarono il suolo, rendendolo più fertile.

In grazia di questi lavori, proseguiti per un secolo e mezzo, l'*Alert* poté fare sosta in un'isola magnificamente coltivata e di alto rendimento agricolo.

E superfluo dire che non vi erano più né i caraibi che la popolavano prima della scoperta, né gli inglesi che la popolarono agli inizi, né gli spagnoli che a essi succedettero, né i francesi che fecero i primi tentativi di colonizzazione. A metà del XVII secolo, non vi si sarebbe trovata anima viva: privati dei benefici del commercio e del contrabbando, i coloni avevano abbandonato l'isola.

Sainte-Croix rimase deserta per trentasette anni, e cioè fino al 1733. La Francia la cedette allora alla Danimarca per settecentocinquantamila sterline e da quella data essa è diventata colonia danese.

Quando l'*Alert* avvistò l'isola, Harry Markel manovrò in modo da raggiungere il porto di Barnes, sua capitale, chiamata in lingua danese Christianstoed. Il porto è situato sulla costa settentrionale, in fondo a un piccolo golfo. La seconda città di Sainte-Croix, Frederichsto-

ed, in passato incendiata dai negri in rivolta, è stata ricostruita sulla costa occidentale.

Axel Wickborn, secondo laureato del concorso, eran nato a Frederichstoed, ma ora non vi aveva più nessun parente: da una dozzina d'anni, la sua famiglia era andata a vivere a Copenaghen, dopo aver venduto le proprietà che possedevano nell'isola.

Durante quella sosta, pur non essendo ospiti di nessuno, i passeggeri furono ben accolti dai vecchi amici della famiglia Wickborn e trascorsero a terra la maggior parte del tempo, tornando a bordo ogni sera, per passarvi la notte.

Quest'isola, che essi percorsero in carrozza, è molto interessante. Finché durò il periodo della schiavitù, i coltivatori vi fecero enormi fortune e Sainte-Croix poté essere ritenuta la più ricca isola delle Antille. Una coltivazione graduale ne sfruttò il terreno fino alla cima delle colline. Essa possiede trecentocinquanta piantagioni di centocinquanta arpenti[36] ciascuna, amministrate con perfetto ordine da personale assai pratico. I due terzi del territorio sono utilizzati per la produzione dello zucchero: in media, se ne raccolgono ogni anno sedici , quintali per arpento, oltre le melasse.

Dopo lo zucchero, segue il cotone: l'isola ne spedisce annualmente in Europa ottocento balle.

I turisti seguirono belle strade ornate di palme, che univano ogni villaggio alla capitale. Il terreno che scendeva per dolci declivi verso il nord, si sollevava gradualmente verso il litorale di nord-ovest fino al monte Eagle, alto quattrocento metri.

Nel vedere quest'isola bella e fertile, Louis Clodion e Tony Renault ebbero un vivo rammarico: perché mai la Francia non l'aveva conservata nel suo ricco dominio delle Antille? Niels Harboe e Axel Wickborn, per contro, ritennero che la Danimarca avesse fatto un magnifico acquisto e formularono un solo voto: e cioè, che Sainte-Croix, dopo essere appartenuta agli inglesi, ai francesi e agli spagnoli, rimanesse acquisita definitivamente al loro paese.

Del resto, per la sua posizione in Europa, eccetto durante il blocco del continente, quando Copenaghen fu bombardata dalla flotta inglese, la Danimarca ha avuto, la buona fortuna di non essere più impli-

[36] Antica unità di misura di aree usata in Olanda, equivalente a 8.563 mq. *(N.d.T.)*

cata nelle lunghe e sanguinose lotte tra Francia e Inghilterra degli inizi del secolo. Potenza di secondo ordine, il suo territorio non ha mai sofferto invasioni di eserciti europei. Conseguentemente le colonie danesi dell'Antilia non hanno mai sofferto, da quelle formidabili guerre, il contraccolpo accusato oltre l'Atlantico. Esse hanno potuto lavorare in pace e assicurarsi un prospero avvenire.

L'emancipazione dei negri, proclamata nel 1862, suscitò agli inizi alcuni torbidi, che le autorità coloniali dovettero reprimere vigorosamente. Liberi e affrancati ebbero a lagnarsi del fatto che le promesse fatte loro non erano state mantenute, tra cui quelle concernenti l'attribuzione, in assoluta proprietà, di una certa quantità di terre. Ne nacquero reclami che non ottennero risultato e, infine, una rivolta dei negri che pose l'incendio in molte zone dell'isola.

Quando l'*Alert* visitò il porto di Christianstoed, i rapporti tra coloni e liberati non erano stati ancora definitivamente regolati. L'isola godeva di assoluta tranquillità e i giovani passeggeri non furono mai infastiditi durante le loro gite. Un anno dopo, invece, si sarebbero trovati in piena rivolta, e la città natale di Axel Wickborn data alle fiamme dai negri.

Bisogna notare, peraltro, che negli ultimi sette o otto anni la popolazione di Sainte-Croix era diminuita, a causa delle continue emigrazioni che l'avevano ridotta di un quinto.

Durante la sosta, il governatore danese, il quale risiede alternativamente sei mesi a Saint-Thomas e sei mesi a Sainte-Croix, soggiornava a Saint-Jean, dove si temeva che scoppiassero dei torbidi. Egli non poté fare, perciò, ai giovani studenti, l'accoglienza che li aspettava in tutte le Antille, pur avendo raccomandato, nel caso che essi volessero esplorare l'isola, ogni possibile agevolazione. Le sue raccomandazioni erano state scrupolosamente seguite.

Prima di partire, perciò, il signor Patterson scrisse una lettera in bella calligrafia, per trasmettere a sua eccellenza la viva testimonianza della loro gratitudine.

Il 1° agosto, l'*Alert* uscì dal porto di Christianstoed. Poi, uscito fuori dai passi e favorito dal venticello, mise la prua all'est per dirigersi a media andatura verso Saint-Martin.

CAPITOLO XV

SAINT-MARTIN E SAINT-BARTHÉLEMY

CON LA PRUA verso l'est, l'*Alert* avrebbe fatto rotta verso l'alto mare. Saint-Martin e le isole Sombrero, Anguilla, Barbuda, Antigua, sono le punte più avanzate della catena delle Antille, a nord-est delle isole del Vento.

Perduto il riparo delle terre di Sainte-Croix, il trealberi incontrò gli alisei che soffiavano con forza e gli fu necessario bordeggiare, con un mare molto mosso. L'*Alert* poté conservare tuttavia le sue vele basse, le sue gabbie e i suoi velacci, ma ebbe a virare di bordo molto spesso. Tony Renault e Magnus Anders furono autorizzati ripetutamente a tenere il timone, della qualcosa non mancarono di essere fieri.

La distanza che separa Sainte-Croix e Saint-Martin non supera le duecento miglia marine. Nelle più favorevoli circostanze, un veliero può percorrerla in ventiquattr'ore, se esso è fatto per i lunghi tragitti; a causa del vento contrario e della necessità di lottare contro la corrente, che si propaga verso il golfo del Messico, la traversata richiese tre volte più tempo.

L'*Alert* incontrava lungo la rotta numerose navi a vapore o a vela. La zona era molto frequentata e la navigazione tra le isole, da Saint-Thomas alla Trinité era molto attiva.

Harry Markel non si discostava dalla sua consueta prudenza; evitava di passare a portata di voce o di vista delle navi e preferiva tenersi sottovento per sfuggire a eventuali comunicazioni verbali. Quella prudenza era motivo di soddisfazione per l'equipaggio: se l'era cavata bene durante la sosta a Saint-Thomas e a Sainte-Croix ed era perciò da sperare che se la sarebbe cavata egualmente nelle altre isole. John Carpenter, Corty e gli altri non avevano più le preoccupazioni di prima e mostravano assoluta fiducia nel loro capo. Non vedeva-

no l'ora, tuttavia, di farla finita con quella esplorazione delle Antille.

Nel corso della navigazione contro vento e contro corrente, il signor Patterson non mancò di avvertire un certo malessere; ma con l'aiuto del nocciolo di ciliegia non ebbe troppi motivi di lamentarsi.

Del resto, nei mesi di luglio e di agosto, il cattivo tempo non è da temersi: i temporali sono dovuti esclusivamente al caldo eccessivo della zona tropicale. Il clima delle Antille gode di grande stabilità e le oscillazioni della colonna del termometro non superano i venti gradi. Le variazioni sono certamente più notevoli per le piogge che per la temperatura; se la grandine le accompagna raramente, tuttavia esse cadono spesso con abbondanza torrenziale.

Le isole dell'arcipelago esposte ai venti del largo soffrono maggiormente a causa delle perturbazioni atmosferiche. Le altre, come Sainte-Croix, Saint-Eustache, Saint-Christophe, le Grenadine, bagnate dalle acque del mare dei Caraibi, sono visitate meno spesso dalle tempeste. La maggior parte delle isole del Vento sono orientate, del resto, verso l'ovest o il sud-ovest e offrono riparo sicuro contro le violente onde lunghe provenienti dal largo.

La sera era già avanzata quando, il 3 agosto, l'*Alert*, attardato dagli alisei, avvistò l'isola di Saint-Martin.

Quattro o cinque miglia prima di giungere sul luogo della sosta, i giovani collegiali avevano potuto scorgere il picco più alto dell'isola – cinquecentottantacinque metri – il quale appariva ancora illuminato dagli ultimi raggi del sole.

Saint-Martin appartiene, com'è noto, all'Olanda e alla Francia. Ne consegue che i francesi e gli olandesi dell'*Alert* avrebbero ritrovato, ciascuno, un pezzo del loro paese nelle Indie Occidentali. Ma, se Albertus Leuwen era in procinto di mettere piede sul suolo nativo, la stessa cosa, invece, non si sarebbe potuta dire per Louis Clodion e Tony Renault, originari, il primo della Guadalupa, l'altro della Martinica. Il giovane olandese era nato a Philsburg, capitale dell'isola, nel cui porto il trealberi sarebbe andato a gettare l'ancora.

Saint-Martin è oggi franco-olandese, ma ha per sentinella avanzata, a nord-ovest, l'isoletta di Anguilla, che è piuttosto un isolotto posto, con Saint-Christophe e con Nevis, sotto un'unica presidenza.

Queste isole sono separate da uno stretto canale, la cui profondità

non supera i venticinque o i trenta metri. Non è impossibile, dunque, che il fondo sottomarino, di natura corallifera, si alzi sino alla superficie del mare per l'incessante lavoro degli infusori, oppure a causa di un sollevamento plutonico. In questo caso, Saint-Martin e Anguilla costituirebbero una sola isola.

Che sarebbe allora di questa Antilla franco-anglo-olandese? Le tre nazioni vi vivrebbero d'amore e d'accordo? Ancor più dell'ultima isola della catena antiliana, non meriterebbe di chiamarsi Trinità? e sarebbe la pace a regnare all'ombra delle tre bandiere?

Il giorno dopo, un pilota salì a bordo del trealberi e lo condusse, lungo i passaggi, nel porto di Philsburg.

Questa città occupa la stretta spiaggia che separa una baia semicircolare da una salina piuttosto estesa, che è sede di notevole sfruttamento. Gli acquitrini salati, principale ricchezza dell'isola, sono talmente produttivi da fare ritenere che essi rendano, annualmente, non meno di tre milioni e seicentomila ettolitri.

Molti acquitrini richiedono certamente una continua manutenzione; l'evaporazione è tale che in breve li prosciugherebbe. E perciò necessario, specialmente per le saline di Philsburg, tagliare la striscia di terra che le separa dal litorale per introdurvi una grande quantità d'acqua marina.

Albertus Leuwen non aveva parenti che lo aspettassero a Saint-Martin. I suoi vivevano a Rotterdam, in Olanda, da una quindicina d'anni. Egli stesso aveva lasciato Philsburg in tenera età per venire in Europa, tanto da non conservare più memoria dell'isola. Dei giovani dell'Antilian School, solo Hubert Perkins aveva ancora i genitori nella colonia inglese di Antigua. Per Albertus Leuwen, dunque, questa sarebbe stata l'occasione di rimettere piede, forse per l'ultima volta, sulla terra natale.

Se Saint-Martin era divisa tra Francia e Olanda, non bisognava però credere che l'elemento britannico non vi fosse rappresentato. Su una popolazione di circa settemila anime, i francesi erano tremilacinquecento e gli inglesi tremilaquattrocento: la qualcosa stabiliva press'a poco l'eguaglianza numerica.

Il resto erano olandesi.

A Saint-Martin il commercio era liberissimo e l'autonomia ammi-

nistrativa quasi assoluta: da ciò derivava la grandejprosperità dell'isola. Che le saline fossero nelle mani di una compagnia franco-olandese, poco importava. Gli inglesi sfruttavano altri rami commerciali, particolarmente quelli che riguardavano gli oggetti di consumo: i loro magazzini, ben forniti, erano sempre affollati.

La sosta dell'Alert a Saint-Martin durò appena ventiquattr'ore, almeno all'ancoraggio di Philsburg.

Né Harry Markel né i suoi uomini potevano temere di essere riconosciuti. In ogni caso, quel pericolo poteva sorgere soltanto nelle Antille inglesi, e cioè a Santa Lucia, Antigua, Dominica, dove essi avrebbero dovuto fare sosta, e soprattutto alla Barbados, residenza della signora Kethlen Seymour, dove il soggiorno dei giovani passeggeri si sarebbe certamente prolungato.

Il signor Patterson e i suoi compagni non poterono far altro che passeggiare lungo l'unica via che costituiva la città di Philsburg, le cui case sorgevano sulla stretta spiaggia occidentale, in riva al mare.

Terminata la visita di Albertus Leuwen, pareva che l'*Alert* non dovesse far altro che partire. Ma Louis Clodion e Tony Renault, quali francesi, desideravano fare atto di presenza nella parte francese dell'isola, situata nella zona settentrionale, della quale occupa, all'incirca, i due terzi della superficie totale.

La sua capitale è Marigot: un nome che non ha nulla di olandese, come si vede. Da ciò si comprenderà perché mai Louis Clodion e Tony Renault avessero molta voglia di passare almeno un giorno a Marigot.

Si cercò di conoscere le intenzioni dell'economo su quella gita che non avrebbe modificato affatto l'itinerario.

Il brav'uomo acconsenti volentieri.

— Poiché Albertus ha qui posto piede su terra olandese — disse — perché Louis e Tony, *Arcades ambo,*[37] non dovrebbero porre piede su terra francese?

Il signor Patterson si recò quindi da Harry Markel, gli fece nota la richiesta e l'appoggiò autorevolmente:

— Che ne dite, capitano Paxton? — gli chiese.

---

[37] Arcadi entrambi (Virgilio). Il termine deriva dalla mitica Arcadia dei poeti greci, e qui sta a indicare spiriti sognatori e pieni di sentimento. *(N.d.T.)*

Harry Markel avrebbe preferito, a ragion veduta, non aumentare il numero delle soste; ma questa volta non avrebbe avuto nessun serio motivo per rifiutarsi di condurre i passeggeri in un altro punto dell'isola. Partendo la stessa sera, il giorno dopo l'*Alert* sarebbe stato a Marigot, da dove quarantotto ore dopo sarebbe partito per Saint-Barthélemy.

Così fu fatto. La sera del 5, alle nove, il trealberi uscì dal porto, sotto la direzione di un pilota di Philsburg. La notte era chiara, la luna quasi piena, il mare calmo, al riparo delle alture dell'isola, della quale non si può seguire il litorale a meno di un quarto di miglio. Il vento, favorevole, consentiva di navigare al giardinetto.

I passeggeri rimasero sul ponte fino a mezzanotte, sotto l'incanto di quella traversata notturna; poi andarono a dormire e non si svegliarono se non nel momento in cui l'*Alert* gettava l'ancora.

Marigot è la città più commerciale di Philsburg. Essa sorge sulla riva di un canale che unisce la baia allo stagno di Simpson. Questo insieme, che costituisce un porto sicurissimo, ben difeso dall'onda lunga proveniente dal largo, è frequentato da molte navi di lungo corso o di cabotaggio, allettate dalla franchigia che Marigot, la città più importante di Saint-Martin, assicura loro.

I passeggeri non ebbero motivo di rammaricarsi del viaggio, perché presero parte alla festosa accoglienza che i coloni francesi fecero ai loro due compatrioti. La simpatia che veniva loro dimostrata non teneva affatto conto delle differenti nazionalità e durante il banchetto, che sarebbe stato loro offerto dalle autorità cittadine, si sarebbero visti soltanto degli antiliani raccolti tutti intorno alla stessa tavola. .

Il ricevimento fu organizzato dal signor Anselme Guillon, importante negoziante della città. Sarebbero intervenute una quarantina di persone e, ovviamente, anche il capitano dell'*Alert* sarebbe stato invitato a figurare tra gli ospiti.

Il signor Guillon si recò a bordo e pregò Harry Markel di voler prendere parte al banchetto, che avrebbe avuto luogo il giorno stesso, nella sala comunale.

Per audace che fosse, Harry Markel non volle tuttavia accettare l'invito. Il signor Patterson unì inutilmente le sue preghiere a quelle del signor Guillon; poi entrambi si arresero dinanzi all'incrollabile

rifiuto opposto dal capitano. Come aveva già fatto a Saint-Martin, a Saint-Thomas e a Sainte-Croix, egli non intendeva lasciare la nave, né permettere che i suoi uomini scendessero a terra.

— Rimpiangeremo la vostra assenza, capitano Paxton —- disse il signor Guillon. — Tutto il bene che questi giovani ci hanno detto di voi, le attenzioni che sono state loro prodigate durante il viaggio, il desiderio che essi avevano di manifestarvi pubblicamente la loro riconoscenza, mi hanno incoraggiato a insistere presso di voi e mi dispiace di non esservi riuscito.

Harry Markel fece un gelido inchino e il negoziante si fece condurre a terra. Bisogna dire, però, che il capitano dell'Alert non lasciò di sé una favorevole impressione, così come era accaduto a Christian Harboe. Quella fisonomia truce e dura, nella quale un'intera esistenza di ribalderie e di violenze aveva lasciato la sua impronta, suscitava antipatia, se non diffidenza. Ma sarebbe stato possibile non prestar fede a ciò che dicevano i passeggeri e il signor Patterson, quando tessevano l'elogio del capitano Paxton? Non era stato scelto, forse, dalla signora Kethlen Seymour? Ella aveva ottenuto certamente, prima di sceglierlo, ottime e precise informazioni.

Del resto, era mancato assai poco perché la situazione di Harry Markel e della sua banda non fosse stata compromessa, anzi perduta. La circostanza, però, non fece che accrescere la fiducia che il signor Guillon e i notabili di Marigot avevano nel capitano e nel suo equipaggio.

Il giorno precedente l'arrivo dell' *Alert,* infatti, il brick inglese *Fire Fly,* si trovava a Marigot. Il suo capitano conosceva intimamente il signor Paxton, del quale vantava le doti dell'uomo e del marinaio. Se avesse saputo che l'*Alert* stava per giungere, lo avrebbe certamente atteso, per avere il piacere di stringere la mano al vecchio amico. Ma il *Fire Fly* era in procinto di partire ed è probabile che nel corso della notte abbia incrociato l'*Alert* nei paraggi occidentali dell'isola.

Il signor Guillon aveva parlato del capitano del *Fire Fly* ad Harry Markel ed è facile immaginare la preoccupazione suscitata nell'animo di quel miserabile al pensiero del pericolo che avrebbe corso in presenza di un amico del capitano Paxton.

Ora il brick era al largo e viaggiava verso Bristol: era venuto me-

no, quindi, il rischio di incontrarlo durante la campagna attraverso le Antille.

Quando Harry Markel ebbe messo John Garpenter e Corty al corrente della faccenda, i due uomini non riuscirono a nascondere il loro turbamento.

— L'abbiamo scampata bella! — ripeteva il nostromo.

— Non lo dite agli altri — aggiunse Harry Markel. — E inutile spaventarli… Bisogna che siano più che mai prudenti.

— Come vorrei che fosse finita, con queste maledette Antille! — disse Corty. — A volte mi sembra di veder pendere una corda a ogni ramo d'albero!

Corty aveva ragione: se il brick *Fire Fly* fosse stato nel porto di Marigot, il giorno dell'arrivo dell'Alert, sarebbe stata finita per Harry Markel e per i suoi compagni!

Il banchetto ebbe luogo la sera: accettato festosamente, fu ottimamente servito. Furono fatti dei brindisi, anche in onore del capitano Paxton. Si parlò della prima parte del viaggio, compiuta in condizioni favorevoli e si espresse l'augurio che la seconda non avesse nulla da invidiare alla prima. I giovani passeggeri avrebbero conservato, della loro visita alle Indie Occidentali, ricordi indimenticabili, dopo aver respirato un po' d'aria nativa.

Alla frutta, Louis Clodion si alzò per dare lettura di un forbito indirizzo di ringraziamento, rivolto al signor Anselme Guillon e ai notabili della colonia, per la loro simpatica accoglienza; in esso egli uni Francia, Inghilterra, Danimarca, Olanda e Svezia, rappresentate intorno alla tavola, in un concerto di fratellanza.

Fu poi la volta del signor Horatio Patterson, il quale non aveva bevuto più del solito per rispondere ai troppi brindisi fatti alla fine di ogni portata. Il mentore si alzò, dunque, con il bicchiere in mano e prese la parola.

Tutte le citazioni latine, con cui è possibile condire delle belle frasi, vennero fuori dalla bocca dell'oratore. Egli parlò del ricordo che avrebbe lasciato in lui quella festa epulonesca, più durevole del bronzo, *aere perennius* con Orazio; della fortuna che favorisce gli audaci, *audentes fortuna juvat* con Virgilio. Egli era felice di enunciare pubblicamente i suoi rallegramenti, a tutti, *coram populo.* Tuttavia, non

poteva dimenticare la sua amata patria, *dulces reminiscetur Argos,*[38] dalla quale l'oceano in quel momento lo separava. Ma egli non avrebbe dimenticato neppure le soddisfazioni di amor proprio avute nelle Antille, per poter ripetere, nell'ora sua ultima: *Et in Arcadia ego,* perché le Antille sarebbero state per lui un pezzo di quell'Arcadia che fu il soggiorno dell'innocenza e della felicità. Infine, egli aveva sempre desiderato di visitare quello splendido arcipelago, *hoc erat in votis,* (ripeteva con Orazio, già citato) e nel quale, *si parva licet componere magnis*[39] (Virgilio già nominato) lui, l'economo dell'Antilian School, aveva messo piede quasi quattrocento anni dopo Cristoforo Colombo.

Il signor Patterson ottenne un grande successo e moltissimi «bravo» gli fuono rivolti quando tornò a sedersi. Poi, tutti riempirono un'ultima volta il bicchiere in onore della signora Seymour, si scambiarono molte strette di mano e i giovani borsisti ripresero la via del porto.

Tornati a bordo, verso le dieci della sera, benché il mare fosse placido come un lago, il signor Patterson ebbe forse l'impressione che l'*Alert* subisse dei movimenti di rollio e di beccheggio. Persuaso che li avrebbe avvertiti assai meno in posizione orizzontale, raggiunse la propria cabina, si spogliò con l'aiuto del cortese Wagah e si addormentò profondamente.

Il giorno seguente fu dedicato ad alcune passeggiate in città e nei dintorni.

Due carrozze attendevano i turisti, ai quali il signor Anselme Guillon intendeva far da guida: essi volevano vedere il luogo in cui, nel 1648, era stato firmato l'accordo relativo alla divisione dell'isola tra Francia e Olanda.

Bisognava raggiungere la sommità di un picco, a oriente di Marigot, al quale è stato dato il nome caratteristico di montagna degli Accordi.

Giunti a destinazione, i giovani scesero dalle carrozze ai piedi del picco e ne fecero facilmente l'ascensione. Furono allora stappate alcune bottiglie di champagne, tratte fuori dalla cassetta delle vetture, e

[38] Ricordando la cara Argo (Virgilio). *(N.d.T.)*
[39] Se si possono accostare alle grandi cose le piccole. *(N.d.T.)*

vuotate in ricordo del trattato del 1648.

Tra i giovani viaggiatori regnava un'intesa perfetta.

Forse, in fondo al cuore, Roger Hinsdale pensava che Saint-Martin e le altre isole avrebbero dovuto essere o sarebbero state, un giorno, colonie inglesi; ma fu, comunque, una stretta di mano fraterna, quella che Albertus Leuwen, Louis Clodion e Tony Renault si scambiarono, augurando alle due nazioni perenne accordo.

Dopo che i due francesi ebbero brindato alla salute di sua maestà Guglielmo III, re di Olanda, l'olandese alzò il bicchiere in onore del presidente della repubblica francese. I due brindisi furono accolti dagli applausi e dagli evviva dei loro compagni.

Durante quello scambio di auguri e di rallegramenti, il signor Patterson si astenne dal prendere la parola. Il giorno prima doveva aver esaurito, senza dubbio, i tesori della sua naturale facondia, o, quanto meno, bisognava darle un po' di riposo. Ma, se non con le labbra, con il cuore certamente egli si unì a quella manifestazione internazionale.

Dopo aver visitato i luoghi più caratteristici di quella parte dell'isola, dopo aver fatto colazione sul prato e pranzato sotto gli alberi di una magnifica foresta, con le provviste portate per quella gita, i turisti fecero ritorno a Marigot. Poi, nell'accomiatarsi dal signor Guillon, lo ringraziarono calorosamente e ritornarono a bordo.

Tutti, e quindi anche il signor Patterson, ebbero il tempo di scrivere ai loro parenti, i quali sapevano, del resto, sin dal 26 luglio, che l'*Alert* era giunto a Saint-Thomas. L'arrivo della nave era stato loro comunicato telegraficamente, dissipando in tal modo le inquietudini suscitate dai pochi giorni di ritardo. Non c'era, ora, che da tenere le famiglie al corrente del loro viaggio: le lettere, scritte quella sera e impostate il giorno successivo, sarebbero partite ventiquattr'ore dopo, con il corriere per l'Europa.

La notte trascorse senza incidenti: dopo una faticosa giornata, nulla turbò il sonno di quei giovani. John Carpenter e Corty forse sognarono che, per sopraggiunte avarie, il *Fire Fly* fosse costretto a tornare a Marigot; ma ciò non accadde, per loro fortuna.

Il giorno dopo, alle otto, approfittando della bassa marea, l'*Alert* uscì dal porto di Marigot per andare a Saint-Barthélemy.

Il mare era alquanto mosso, ma finché la nave fosse rimasta al ri-

paro dell'isola, non sarebbe stata troppo sballottata dalle onde. Oltre Philsburg, però, l'*Alert* non sarebbe stata più protetta dalle alte ripe di Saint-Martin contro le ondate provenienti dal largo. Quando fu allo scoperto, tra le due isole, ricevette l'onda di traverso e dovette, perciò, ridurre la velatura per non piegarsi troppo da un lato.

Se il viaggio avesse subito comunque qualche ritardo, ciò sarebbe stato di poche ore appena: con ogni certezza, il trealberi sarebbe stato in vista dell'isola il giorno dopo, all'alba.

Come di consueto, i passeggeri partecipavano alla manovra, quando c'era da mollare o da tirare le scotte, e non si rese necessario bordeggiare e virare con il vento in prua. Tony Renault e Magnus Anders tennero il timone, un po' per uno, come veri timonieri pratici del mestiere, non permettendo che la nave sbandasse qua e là, e tenendo l'occhio fisso sull'ago della bussola.

Verso le cinque del pomeriggio, una nave fu segnalata a sud-ovest: avrebbe presto sorpassato l'*Alert*, di cui seguiva la direzione.

Fu allora che Corty si mise al timone: Harry Markel intendeva evitare a ogni costo di essere avvicinato da quello steamer. L'*Alert* poggiò allora di un quarto, per non avere la rotta tagliata.

Lo steamer era di nazionalità francese, come fu possibile vedere dalla fiamma che sventolava all'albero maestro. Era nave da guerra, appartenente alla categoria dei piccoli incrociatori dello stato. Louis Clodion e Tony Renault sarebbero stati felicissimi di salutarla e di riceverne il saluto. Ma poiché la distanza più breve tra le due navi, in seguito alla manovra di Harry Markel, non fu inferiore al miglio, non si rese necessario issare la bandiera.

L'incrociatore, il quale filava a grande velocità con la prua a nord-ovest, pareva diretto verso un'isola delle Antille. Poteva essere diretto, però, anche verso un porto meridionale degli Stati Uniti, a Key West, per esempio, e cioè all'estremità meridionale della Florida, che era un importante punto di sosta per bastimenti di ogni nazionalità.

Del resto l'incrociatore in breve tempo si lasciò dietro l'*Alert* e prima del tramonto le sue ultime volute di fumo erano scomparse all'orizzonte.

— Buon viaggio — disse John Carpenter. — Spero di non aver mai più il piacere di rivederti! Non mi garba proprio per niente navi-

gare di conserva con le navi da guerra…

— Come a me non piace trovarmi in mezzo a un drappello di guardie! — disse Corty. — Quella gente ha sempre l'aria di chiedervi da dove venite e dove andate, e non sempre conviene farlo loro sapere.

Saint-Barthélemy è l'unica isola posseduta dalla Svezia nelle Indie Occidentali. Essa occupa l'estremità del banco che forma l'isola inglese di Anguilla e l'isola franco-olandese di Saint-Martin. Come abbiamo già detto, basterebbe un sollevamento di circa ottanta piedi perché le tre isole ne formassero una sola, la cui lunghezza totale sarebbe di settantacinque chilometri. Con quei fondali sottomarini di natura plutonica, non ci sarebbe da stupirsi se questo sollevamento un giorno o l'altro si verificasse.

A tale proposito, Roger Hinsdale fece rilevare che un sollevamento del genere avrebbe potuto estendersi a tutte le Antille, e cioè alle isole del Vento e a quelle di Sottovento. Vedremo allora, in un tempo certamente assai lontano, queste isole riunite insieme e costituenti, all'ingresso del golfo del Messico, una specie di vasto continente, unito, forse, alle terre americane? In quali condizioni esse verrebbero a trovarsi, qualora l'Inghilterra, la Francia, l'Olanda e la Danimarca volessero rivendicarne la sovranità, pretendendo di mantenervi a tutti i costi la loro bandiera nazionale?

Il principio della dottrina di Monroe allora interverrebbe, probabilmente, per mettere d'accordo le potenze, decidendo la faccenda in favore degli Stati Uniti. L'America agli americani e solo agli americani! Essi farebbero presto, in tal caso, ad aggiungere un'altra stella alle cinquanta che oggi si contano sulla bandiera dell'Unione!

Le dimensioni dell'isola di Saint-Barthélemy sono così piccole da farle meritare soltanto il nome di isolotto: la sua lunghezza infatti non supera le due leghe e mezza, con una superficie di ventuno chilometri quadrati.

Saint-Barthélemy è difesa dal forte Gustav. Gustavia, sua capitale, è città di modesta importanza, ma in avvenire potrebbe assumerne, situata com'è, dal punto di vista del cabotaggio, tra le piccole Antille della zona. Diciannove anni prima vi era nato Magnus Anders, la cui famiglia si era stabilita, da una quindicina d'anni, a Goteborg, in Sve-

zia.

L'isola era stata in passato sotto la protezione di vari paesi. Era stata francese dal 1648 al 1784, quando la Francia la cedette alla Svezia in cambio di una concessione di deposito sul Cattegat, precisamente a Goteborg, e di altri vantaggi politici. Ma pur essendo diventata scandinava in seguito a quel trattato, abitata com'era stata in passato dai normanni, essa è rimasta francese per aspirazioni, gusto, abitudini, ed è probabile che tale rimarrà sempre.

Al tramonto del sole, Saint-Barthélemy non era ancora in vista. Poiché l'isola era ancora lontana una ventina di miglia circa, senza dubbio l'*Alert* vi si sarebbe ancorata all'alba, benché il vento fosse cessato e durante la notte avesse dovuto percorrere poco cammino.

Il giovane svedese lasciò la propria cabina alle quattro del mattino e, arrampicatosi agilmente sulle griselle dell'albero maestro, raggiunse in fretta i pennoni del velaccio.

Magnus Anders voleva essere il primo a segnalare la sua isola, della quale avvistò, un po' prima delle sei, il principale massiccio calcareo, che la sovrasta al centro, da un'altezza di trecentodue metri. Eccolo, perciò, gridare dall'alto: «Terra!… Terra!» e chiamare così i suoi compagni sul ponte.

L'*Alert* si diresse subito verso la costa occidentale dell'isola, in modo da presentarsi dinanzi al porto del Carénage, principale, o, per meglio dire, unico porto dell'isola.

Benché la brezza fosse moderata e bisognasse stringere il vento, il trealberi avanzava abbastanza rapidamente, in acque sempre più calme.

Poco dopo le sette, furono scorte distintamente alcune persone in cima al massiccio, dove la colonia inalberava la bandiera svedese.

— Si tratta della cerimonia regolamentare del mattino — dichiarò Tony Renault. — La bandiera sarà salutata da un colpo di cannone.

— Mi stupisce — disse Magnus Anders — che ciò non sia stato ancora fatto! Di solito, lo si fa al levar del sole e sono già passate tre ore…

L'osservazione era fondata; c'era da chiedersi, perciò, se si trattava della stessa cerimonia.

Il porto di Gustavia offre alle navi con due o tre metri di pescag-

gio alcuni eccellenti ancoraggi, riparati da bambù contro i quali finisce con l'infrangersi l'onda lunga del largo.

La presenza dell'incrociatore incontrato il giorno prima attrasse subito l'attenzione dei giovani passeggeri. Era all'ancora, in mezzo al porto, con i fuochi spenti e le vele ammainate, come una nave in sosta per qualche tempo. Ciò fece molto piacere a Louis Clodion e a Tony Renault, che si ripromettevano di recarsi a bordo, sicuri com'erano di esservi ben accolti. Ma la vista dell'incrociatore non mancò di riuscire assai penosa ad Harry Markel e ai suoi compagni, oltre che inquietante.

L'Alert era a un quarto di miglio dal porto; quand'anche lo avesse voluto, quale pretesto avrebbe potuto immaginare Harry Markel per non entrarvi, tanto più che Saint-Barthélemy era una tappa dell'itinerario?

Volente o nolente, dunque, ma meno preoccupato di John Carpenter e degli altri, egli ne dirigeva le evoluzioni per seguire i passaggi, quando si udì un colpo di cannone.

Nel contempo una bandiera veniva issata in cima al massiccio.

Fu una sorpresa per tutti; in Magnus Anders la sorpresa si mutò in stupore: la bandiera non era quella svedese, ma il tricolore francese!

Anche Harry Markel e il suo equipaggio mostrarono qualche stupore; ma a loro, tutto sommato, importava assai poco che la bandiera fosse di questo o di quel paese!

Essi ne conoscevano una sola: la bandiera dei pirati, quella sotto la quale l'*Alert* avrebbe navigato, quando essi avrebbero infestato i paraggi del Pacifico.

— La bandiera francese! — aveva esclamato Tony Renault.

— La bandiera francese? — riprese Louis Clodion.

— Il capitano Paxton si sarebbe forse sbagliato? — disse Roger Hinsdale. — Avrebbe sbagliato rotta? Si sarebbe diretto sulla Guadalupa o sulla Martinica?

Harry Markel non aveva commesso errori. l'*Alert* era proprio a Saint-Barthélemy e fu precisamente nel porto di Gustavia che, tre quarti d'ora dopo, gettava l'ancora.

Magnus Anders era amareggiato. Fin allora, a Saint-Thomas, a Sainte-Croix e a Saint-Martin, danesi e francesi avevano visto sven-

tolare la bandiera del loro paese, ed ecco che il giorno stesso in cui egli stava per mettere piede sulla colonia svedese, la bandiera del suo paese non vi sventolava più…

Ogni cosa fu chiarita. L'isola di Saint-Barthélemy era stata ceduta alla Francia per duecentosettantasettemila e cinquecento franchi.

La cessione era stata approvata dai coloni, quasi tutti di origine normanna: su trecentocinquantuno votanti, trecentocinquanta erano stati favorevoli all'annessione.

Il povero Magnus Anders non aveva più motivo di reclamare. Esistevano certamente gravi ragioni perché la Svezia rinunciasse all'unico suo possedimento nell'arcipelago delle Indie Occidentali ed egli non poté che fare buon viso all'avversa fortuna. Si chinò all'orecchio del compagno Louis Clodion e gli disse:

— Dopo tutto, poiché bisognava passare sotto un'altra bandiera, preferisco che questa bandiera sia quella della Francia!

SECONDA PARTE

CAPITOLO I

ANTIGUA

LA CESSIONE di Saint-Barthélemy alla Francia, che privava la Svezia della sua unica colonia antilliana, non faceva temere affatto che la cosa potesse ripetersi riguardo ad Antigua, a danno del Regno Unito. Se Magnus Anders non aveva più trovato la sua isola natale sotto il dominio scandinavo, Hubert Perkins avrebbe invece ritrovato la sua sotto il dominio coloniale della Gran Bretagna.

L'Inghilterra non si priva volentieri dei suoi possedimenti: ha i denti lunghi ed è sempre incline, più per istinto che per interesse, a impossessarsi delle conquiste altrui, insulari o continentali. Del resto, è lei il paese che ancora possiede il maggior numero di isole delle Indie Occidentali e nessuno potrà dire se l'avvenire non ce ne rivelerà qualche altra protetta dalla bandiera inglese.

Antigua, tuttavia, non è sempre appartenuta all'ambiziosa Albione. Abitata dapprima dagli indiani caraibi fino agli inizi del XVII secolo, essa cadde in seguito nelle mani dei francesi.

Ma il motivo che aveva indotto gli indigeni ad abbandonarla, fu quello stesso che decise i francesi, dopo pochi mesi di occupazione, a tornarsene nell'isola di Saint-Christophe, da dove erano venuti. Ad Antigua non c'è un solo fiume. A mala pena vi si incontra qualche ruscelletto che le acque fluviali alimentano per breve tempo. Per i bisogni della colonia, sarebbe stato necessario costruire ampie cisterne e raccogliervi quelle acque.

Ciò compresero e fecero gli inglesi nel 1632, quando occuparono l'isola. I serbatoi, costruiti nelle migliori condizioni, resero possibile irrigare abbondantemente la campagna, e poiché il terreno vi si pre-

stava, i piantatori si dedicarono alla coltivazione del tabacco, che, da allora, assicura la prosperità dell'isola.

Nel 1668 scoppiò la guerra tra l'Inghilterra e la Francia. Una spedizione organizzata alla Martinica fece vela per Antigua. Gli invasori distrussero le piantagioni, portarono via i negri, e per un intero anno l'isola rimase deserta, come se non fosse stata mai abitata.

Il colonnello Codington, ricco proprietario della Barbados, non volle però che i lavori fatti ad Antigua andassero perduti. Vi si trasferì con numeroso personale, vi chiamò altri coloni e, unendo la coltivazione dello zucchero a quella del tabacco, le ridiede l'antica prosperità.

Il colonnello Codington fu allora nominato capitano generale di tutte le isole Sottovento che dipendevano dall'Inghilterra. Amministratore energico, egli sviluppò notevolmente l'industria agricola e il commercio delle colonie inglesi. Dopo di lui, quello sviluppo non sarebbe più scemato.

Per questo motivo, giungendo a bordo dell'*Alert,* Hubert Perkins avrebbe ritrovato Antigua così fiorente come quando l'aveva lasciata, cinque anni prima, per andare a completare la sua istruzione in Europa.

La distanza che separa Antigua da Saint-Barthélemy non supera le ottanta miglia; ma quando l'*Alert* ebbe preso il largo, persistenti bonacce seguite da venti deboli ne ritardarono il cammino. La nave passò poi in vista di Saint-Christophe: isola contesa da inglesi, francesi e spagnoli, ma che la pace di Utrecht, nel 1713, assegnò definitivamente agli inglesi. Il nome che porta, Christophe, le fu dato da Colombo, il quale la scoprì dopo la Désirade, la Dominica, la Guadalupa e Antigua. Essa è come la firma del grande navigatore genovese sulla bellissima pagina delle Indie Occidentali.

Saint-Christophe ha la forma di una chitarra: chiamata «la fertile» dagli indigeni, essa fu per francesi e inglesi «la madre delle Antille». I giovani passeggeri poterono ammirarne le bellezze naturali, costeggiandone il litorale a meno di un quarto di miglio. Saint-Kitts, sua capitale, fu costruita ai piedi del monte delle Scimmie, sopra una baia della riva occidentale, tra giardini e palmeti. Un vulcano, che aveva mutato il nome Misery in quello di Liberty dopo l'emancipazione dei

negri, solleva la sua cima fino a millecinquecento metri, sprigionando dai suoi fianchi fumarole di gas solforosi. La fertilità dell'isola, che ha una superficie di centosettantasei chilometri quadrati e una popolazione di circa trentamila abitanti, è fatta sicura dalle piogge raccolte nel fondo di due crateri spenti. Vi si coltiva principalmente la canna, il cui zucchero risulta di ottima qualità.

Sarebbe stato assai piacevole sostare ventiquattro ore a Saint-Christophe, per visitare i pascoli e le colture, ma, a parte il fatto che Harry Markel non ci teneva, occorreva conformarsi all'itinerario predisposto dalla signora Seymour: peraltro, nessuno degli alunni dell'Antilian School era originario dell'isola.

Nel corso della mattinata del 12, l'*Alert* fu segnalata dai semafori di Antigua, nome dato all'isola da Cristoforo Colombo, in memoria di una chiesa di Valladolid. Non era stato possibile scorgerla da lontano, perché essa è poco alta sul mare; la sua cima più alta non supera, infatti, i duecentosettanta metri. Le sue dimensioni, se paragonate a quelle delle altre Antille, sono relativamente notevoli: e cioè duecentosettantanove miglia di superficie.

Quando scorse la bandiera britannica sventolare all'ingresso del porto, Hubert Perkins la salutò con fragorosi evviva, ai quali si unirono quelli dei compagni.

L’Alert si avvicinò ad Antigua dalla parte settentrionale, dove sono situati la città è il porto.

Harry Markel ne conosceva bene i paraggi e perciò non ebbe bisogno dell'aiuto del pilota. Per quanto fosse' difficile l'accesso nella baia, egli vi penetrò con sicurezza, lasciandosi a sinistra il forte James e a destra la punta Lobloly, e andò a gettare l'ancora là dove le navi trovavano eccellente ancoraggio, a condizione però di non pescare più di quattro o cinque metri.

In fondo alla baia era la capitale, Saint-John, la cui popolazione ascende a sedicimila abitanti. Disposta a scacchiera, con le vie che si incrociano ad angolo retto, la città, di piacevolissimo aspetto, è immersa nel verde, tra le magnificenze della zona tropicale.

Appena l'*Alert* si mostrò all'ingresso della baia, una barca si staccò dal pontile del porto e, spinta da quattro remi, si diresse verso la nave.

Non senza motivo, nell'animo di Harry Markel e dei suoi compagni sorsero, allora, nuove inquietudini. C'era forse da temere che la polizia inglese fosse stata avvertita del dramma sanguinoso svoltosi a bordo dell'*Alert?* che altri cadaveri fossero stati scoperti? forse, quello del capitano Paxton? In tal caso, chi era l'uomo che ne esercitava le funzioni a bordo *de*l'*Alert?*

Furono presto tranquillizzati: la barca conduceva a bordo la famiglia del giovane passeggero; il padre, la madre e le due sorelline non avevano avuto la pazienza di aspettare lo sbarco del loro congiunto. Spiato da molte ore l'arrivo del trealberi, avevano deciso di salire a bordo prima che esso gettasse l'ancora. Hubert Perkins si buttò nelle braccia dei suoi genitori.

Dal punto di vista armninistrativo, l'isola d'Antigua è il capoluogo di una presidenza che comprende le isole di Barbuda e di Redonda, sue vicine. Nel contempo, essa è la capitale di questo gruppo delle Antille inglesi, riunito sotto il nome di Leeward Islands (e cioè isole del Vento) che va dalle isole Vergini alla Dominica.

Ad Antigua risiedono il governatore e i presidenti del consiglio esecutivo e legislativo, nominati per una metà dalla Corona e per l'altra metà dai censuari. È da notare, inoltre, che vi sono più funzionari che elettori liberi e che tale composizione del corpo elettorale non è perciò una particolarità delle colonie francesi.

Il signor Perkins, membro del consiglio esecutivo, discendeva dai coloni che avevano seguito il colonnello Codigton. La sua famiglia non aveva mai lasciato l'isola, ed egli, dopo aver accompagnato il figlio in Europa, era tornato ad Antigua.

Dopo aver abbracciato il padre, la madre e le sorelle, Hubert Perkins fece le presentazioni. Il signor Horatio Patterson fu il primo a ricevere la stretta di mano del signor Perkins; dopo di lui, gli altri passeggeri furono onorati dello stesso favore. L'ottimo stato di salute dei giovani, anche se egli attribuì modestamente buona parte del merito al capitano Paxton, valse all'economo i rallegramenti della signora Perkins.

Harry Markel accettò quei rallegramenti con la consueta freddezza e poi, dopo aver salutato, andò a prua per disporre l'ormeggio della nave.

Per prima cosa, il signor Perkins chiese al signor Patterson quanto tempo sarebbe durata la sosta ad Antigua.

— Quattro giorni — rispose il signor Patterson. — Abbiamo i giorni contati, come si dice della vita umana: ci è stato fissato un itinerario e non possiamo non seguirlo.

— Quattro giorni sono pochi — fece notare la signora Perkins.

— Senza dubbio, cara amica — disse il signor Perkins. — Il tempo a loro disposizione è limitato e l'itinerario comprende ancora molte Antille…

— *Ars longa, vita brevìs*[40] — aggiunse il signor Patterson, ritenendo propizia l'occasione per snocciolare un proverbio latino.

— Comunque sia, il signor Patterson e i compagni di mio figlio — disse il signor Perkins — saranno ospiti nostri, durante questi quattro giorni.

— Signor Perkins, siamo in dieci… — fece notare Roger Hinsdale.

— La mia casa sarebbe troppo piccola, per ospitarvi tutti — aggiunse il signor Perkins. — Prenoteremo delle camere d'albergo e verrete a mangiare da noi.

— In questo caso, forse sarebbe meglio rimanere sull'*Alert* — propose Louis Clodion. — Eccetto Hubert, naturalmente. Durante il giorno, saremo a vostra disposizione, dall'alba al tramonto.

Il compromesso apparve soddisfacente ed ebbe l'approvazione del signor Patterson. Harry Markel, ovviamente, avrebbe preferito che i passeggeri alloggiassero a terra, per non correre il rischio di dover ricevere altra gente, di cui egli temeva sempre la visita.

— Invitato a pranzo dal signor Perkins, il capitano declinò l'invito, come al solito, scusandosi, e Hubert fece capire a suo padre che non era il caso di insistere.

Quando la barca portò a terra Hubert, i suoi compagni cercarono di mettere ordine nelle loro faccende personali e di scrivere qualche lettera, che sarebbe partita la sera stessa, con il corriere per l'Europa. Tra quelle lettere, occorrerà citare l'entusiastica missiva scritta dal signor Patterson alla moglie, la quale l'avrebbe ricevuta tra una ventina di giorni. Un'altra egli ne indirizzò al direttore dell'Antilian School,

[40] L'arte è lunga, la vita è breve. *(N.d.T.)*

213, Oxford Street, London, Great Britain; in essa il signor Julian Ardagh avrebbe trovato informazioni esatte e istruttive sui borsisti della signora Seymour.

Nel frattempo, Harry Markel metteva fine alla manovra, ancorando l'*Alert* in mezzo al porto, come nelle soste precedenti. I marinai che avrebbero accompagnato i passeggeri a terra, non avevano il permesso di sbarcare, ed egli stesso sarebbe andato a terra soltanto il giorno dell'arrivo e il giorno della partenza, per le formalità richieste dall'ufficio marittimo.

Verso le undici, la lancia grande fu pronta; due marinai si posero ai remi, Corty al timone, e poco dopo gli invitati del signor Perkins furono deposti sulla banchina.

Un quarto d'ora dopo, raccolti nella comoda abitazione della città alta, sedevano dinanzi a una tavola provvista di ogni ben di Dio e la conversazione si aggirava sugli incidenti del viaggio.

Il signor Perkins aveva quarantacinque anni, barba e capelli brizzolati, aspetto dignitoso, maniere simpatiche e sguardo affettuoso: qualità che, un giorno, si sarebbero ritrovate in suo figlio. Nessuno, nella colonia, era stimato più di lui, se non altro, per i servigi che rendeva nella sua qualità di membro del consiglio esecutivo. Era uomo fine, garbato, particolarmente istruito in tutto ciò che riguardava la storia delle Indie Occidentali; avrebbe potuto fornire al signor Patterson note precise e documenti autentici sull'argomento. E si può essere certi che l'economo non si sarebbe fatto scrupolo di ricorrere al signor Perkins per arricchire di preziose cognizioni il taccuino di viaggio che egli teneva con lo stesso scrupolo con cui annotava le spese nei suoi libri contabili.

La signora Perkins, di origine creola, era sulla quarantina: amabile, premurosa e caritatevole, si dedicava interamente alla educazione delle due ragazzine, Bertha e Mary, rispettivamente di dieci e dodici anni. È facile immaginare quale fosse stata la gioia di questa buona madre nel rivedere il figlio e nell'abbracciarlo, dopo quattro anni di assenza. Ma come era stato detto a colazione, ormai non era lontano il momento in cui Hubert sarebbe tornato ad Antigua, città che la sua famiglia non aveva voluto mai lasciare. Tra un anno, la scuola per lui sarebbe terminata.

— Ci dispiacerà molto — disse John Howard, il quale avrebbe dovuto trascorrere due anni ancora nell'istituto di Oxford Street. — Hubert è un buon compagno…

— Del quale tutti conserveremo un caro ricordo — aggiunse Clodion.

— Forse avrete l'occasione di incontrarvi, in seguito… — disse il signor Perkins. — Forse qualcuno di voi, miei giovani amici, farà ritorno alle Antille? Quando Hubert lavorerà in un'impresa commerciale di Antigua, gli faremo prender moglie…

— Al più presto possibile — disse la signora Perkins.

— Hubert sposato! — esclamò Tony Renault. — Vorrei ben vederlo!

— E perché non saresti tu il mio testimonio? — rispose Hubert ridendo.

— Non scherziamo, giovanotti — disse dogmaticamente il signor Patterson. — Il matrimonio è la base della società e la più rispettabile istituzione del mondo.

Non c'era da discutere su questo punto. Ma la signora Perkins fu indotta naturalmente a parlare della signora Patterson e a chiedere sue notizie. Il mentore rispose, con estrema amabilità, che non vedeva l'ora di ricevere una sua lettera… che forse l'avrebbe ricevuta alla Barbados, prima di imbarcarsi per il viaggio di ritorno. Poi, trasse di tasca una fotografia, che portava sempre con sé, e la fece vedere, non senza un pizzico di orgoglio.

— È il ritratto di una donna buona e bella — disse la signora Perkins.

— Degna sposa del signor Horatio Patterson — aggiunse il signor Perkins.

— È la compagna della mia vita — rispose il signor Patterson, un po' commosso. — Non chiedo al cielo se non di ritrovarla, al mio ritorno, come l'ho lasciata, *hic et nunc*.[41]

Che cosa voleva dire con quelle parole il signor Patterson? Le aveva dette abbassando il tono della voce e nessuno vi aveva prestato attenzione:

Dopo la colazione, si parlò di visitare Saint-John e di fare una pas-

[41] Qui e adesso. *(N.d.T.)*

seggiata nei dintorni. Ci si concesse tuttavia un'ora di riposo nel bel giardino, sotto i grandi alberi della villa, e il signor Perkins diede al signor Patterson interessanti informazioni sull'abolizione della schiavitù ad Antigua. L'atto di emancipazione fu proclamato dall'Inghilterra nel 1824 e, contrariamente a ciò che era accaduto nelle altre colonie, senza l'applicazione di provvedimenti transitori, e quindi senza che i negri avessero potuto fare qualche esperienza sulla loro nuova esistenza.

L'atto aveva imposto alcuni obblighi per attenuarne i contraccolpi; ma i negri, quasi subito affrancati da tali obblighi, avevano tratto tutti i vantaggi e tutti gli inconvenienti della totale libertà.

L'improvviso cambiamento era stato reso facile dalla condizione dei padroni e degli schiavi, i quali costituivano vere e proprie famiglie. Sebbene l'atto di abolizione avesse reso immediatamente liberi trentaquattromila negri, al momento in cui la colonia contava appena duemila bianchi, non si erano verificati né eccessi né atti di violenza. Da entrambe le parti, vi era stata un'intesa perfetta; gli affrancati non avevano chiesto altro che di rimanere nelle piantagioni in qualità di domestici o di salariati. E opportuno aggiungere che i coloni si erano preoccupati moltissimo del benessere degli antichi schiavi, e ne avevano assicurato l'esistenza con un lavoro regolare e remunerativo, costruendo per loro abitazioni più comode delle precedenti. I negri erano stati vestiti meglio e, invece di essere nutriti di radici e di pesci salati, avevano avuto carne fresca, così che la loro dieta alimentare era notevolmente migliorata.

Se il risultato era stato ottimo per la gente di colore, non lo era stato meno per la colonia, la cui prosperità si era sviluppata notevolmente. Le entrate del tesoro pubblico non avevano cessato di crescere e, per contro, le spese di amministrazione avevano mostrato tendenza a scemare, per tutti i servizi.

Nelle loro gite attraverso l'isola, il signor Patterson e i suoi compagni si stupirono nel vedere i campi ben coltivati: come era fertile la superficie degli altipiani calcarei! Si vedevano dappertutto fattorie ben tenute, fornite di tutte le novità create per l'agricoltura!

Abbiamo già detto che l'insufficiente rete idrografica di Antigua aveva reso necessaria la costruzione di ampie cisterne, per la raccolta

delle acque piovane. In proposito, il signor Perkins ebbe occasione di dire che gli indigeni avevano dato all'isola il nome di Yacama, e cioè «la grondante d'acqua», certamente in senso ironico. In atto, i suoi serbatoi bastavano alle necessità della città e della campagna.

Lo scolo delle acque, concertato con intelligenza, venne eseguito con soddisfazione di tutti. Con la salubrità di Antigua, esso dà sicurezza all'isola contro quella carestia che già un paio di volte, nel 1779 e nel 1784, produsse danni incalcolabili. I coloni si trovarono allora nella condizione di quei naufraghi che non possono più sopportare le torture della sete: se gli abitanti non morirono, perirono invece migliaia di capi di bestiame.

Ciò narrò il signor Perkins nel mostrare ai suoi ospiti, con legittima soddisfazione, le cisterne della capacità di duemilionicinquecentomila metri cubi che permettono a Saint-John di aver acqua a sua disposizione per una media superiore a quella di alcune grandi città europee.

Le gite, intraprese sotto la direzione di Perkins, non si limitarono ai dintorni della capitale, ma furono sempre organizzate in modo che, ogni sera, i passeggeri potessero tornare a dormire sull'*Alert.*

I nostri amici visitarono l'altro porto di Antigua, English Harbour, posto sulla costa meridionale dell'isola. Meglio riparato di quello di Saint-John, questo porto era stato già provvisto di edifici militari, caserme e arsenali, destinati alla difesa di Antigua. E formato in realtà da un gruppo di crateri, il cui livello si è a poco a poco abbassato, e che sono stati invasi dalle acque del mare.

Tra pasti e sieste nella villa di Perkins e tra passeggiate, i quattro giorni di sosta trascorsero in un baleno. Ci si metteva in marcia sin dal mattino; ma benché facesse molto caldo, i giovani studenti non ebbero a soffrirne troppo. Quando Hubert Perkins rimaneva a casa, i suoi compagni si ristoravano delle loro fatiche sul lettino della propria cabina. Tony Renault insinuava che se Hubert non veniva a dormire a bordo, come facevano loro, era certamente per un «certo motivo», quale, ad esempio, il matrimonio con una giovane creola della Barbados, il cui fidanzamento sarebbe stato festeggiato prima della partenza per l'Europa.

Il signor Patterson non mancava di prendere sul serio quelle fanta-

sie, di cui tutti gli altri ridevano.

Il 15 agosto, vigilia della partenza, Harry Markel ebbe un soprassalto. Nel pomeriggio, una lancia si accostò alla nave; si era staccata dal brick inglese *Flag*, che proveniva da Liverpool. Un marinaio del brick salì sul ponte e chiese di parlare con il capitano.

Sarebbe stato assurdo rispondergli che il capitano in quel momento non era a bordo: dopo essersi ancorato, Harry Markel era sbarcato una sola volta.

Harry Markel scrutò l'uomo dal finestrino della sua cabina, udì le sue parole e si guardò bene dal farsi vedere. Del resto, non lo aveva mai visto e, probabilmente, neppure quell'uomo conosceva lui. Quel marinaio, però, poteva aver navigato con il capitano Paxton, comandante dell'*Alert*, e ora forse voleva salutarlo.

Quel pericolo, emergente peraltro in tutte le soste, avrebbe avuto termine solo quando l'*Alert*, lasciata la Barbados, non avrebbe avuto più motivo di toccare altre isole delle Antille.

Fu Corty a ricevere il marinaio, non appena egli ebbe messo piede sul ponte.

— Volete parlare con il capitano Paxton? — gli chiese.

— Sì, camerata — rispose il marinaio. — Non è lui che comanda l'*Alert* di Liverpool?

— Lo conoscete?

— No, ma un mio amico dovrebbe far parte del suo equipaggio.

— Come si chiama?

— Forster, John Forster.

Harry Markel aveva udito tutto; rassicurato, uscì.

— Sono io il capitano Paxton —: disse.

— Capitano! — disse il marinaio, salutando.

— Che cosa volete?

— Stringere la mano di un camerata…

— Come si chiama?

— John Forster.

Harry Markel pensò, per un istante, di rispondergli che John Forster era annegato nella baia di Cork, ma si ricordò in tempo di aver dato il nome di Bob al disgraziato il cui cadavere era stato trovato sulla costa. D'altra parte, la perdita di due marinai, prima della par-

tenza, avrebbe potuto apparire sospetta ai passeggeri dell' *Alert.*

Harry Markel si limitò a dire:

— John Forster non è a bordo.

— Non c'è? — ripeté il marinaio, stupito. — Ero sicuro di trovarlo…

— Non c'è, vi dico. O meglio, non c'è più…

— Gli è forse capitata una disgrazia?

— Si è ammalato, prima di partire, ed è sbarcato.

Corty ammirò la prontezza di spirito del suo comandante. Ma se il marinaio del *Flag* avesse già conosciuto il capitano Paxton, le cose avrebbero preso una brutta piega per Harry Markel e per i suoi compagni.

Il marinaio non disse altro. Salutò con un: «Grazie, capitano!» e discese nella lancia, dispiaciuto di non aver potuto vedere il compagno.

Quando la lancia fu lontana, Corty esclamò:

— E proprio un giuoco pericoloso quello che stiamo giocando!

— È possibile, ma ne vale la pena!

— Per tutti i diavoli, Harry, non vedo l'ora di essere in pieno Atlantico! Là, se non altro, gente indiscreta non ce n'è!

— Andremo anche lì, Corty… Comunque, domani l'*Alert* riprenderà il mare.

— Dove andremo?

— Alla Guadalupa; una colonia francese è, comunque, menò pericolosa per noi di una colonia inglese.

CAPITOLO II

LA GUADALUPA

LA DISTANZA che separa Antigua dalla Guadalupa, o per meglio dire dal gruppo di isole comprese sotto questo nome, è di circa centoventi miglia.

In condizioni normali, l'*Alert*, lasciando il porto di Saint-John la mattina del 16 agosto, avrebbe potuto raggiungere, se favorita dagli alisei, la sua destinazione in ventiquattro ore.

Louis Clodion aveva dunque motivo di sperare che il giorno dopo, al levar del sole, le prime alture di quell'isola francese risaltassero visibili all'orizzonte.

Non fu così. La bonaccia, o meglio il vento notevolmente scemato, non permise alla nave di raggiungere l'isola, benché essa avesse tutte le vele spiegate. Per di più, nonostante il poco vento, il trealberi incontrò un'onda breve e resistente, dovuta al fatto che quella zona di mare, spalancata verso il largo, non è più protetta da isole. L'onda lunga, turbata da correnti contrarie, si infrange, prima di frantumarsi sulle rocce di Monserrat. Anche se fosse stato favorito da buon vento, l'*Alert* non avrebbe potuto evitare le scosse brutali della traversata. Ne risultò che il signor Horatio Patterson ebbe qualche dubbio sull'efficacia dei noccioli di ciliegia come cura preventiva del mal di mare.

Per essere precisi, Harry Markel avrebbe potuto passare oltre Monserrat, dove l'onda lunga era meno forte, ma ciò lo avrebbe esposto al rischio di incontrare spesso altre navi, che egli invece intendeva evitare il più possibile. Il cammino sarebbe stato più lungo di una trentina di miglia, e la nave sarebbe dovuta ridiscendere fino all'estremità meridionale della Guadalupa e, dopo averla doppiata, risalire, forse con vento di prora, sino alla Pointe-à-Pitre.[42]

[42] Punta del buffone. *(N.d.T.)*

La Guadalupa si compone di due grandi isole.

L'isola dell'Ovest è la Guadalupa propriamente detta, quella che i Caraibi chiamano Curucuera. Benché il suo rilievo sia il più alto del gruppo, è indicata ufficialmente con il nome di Bassa Terra, derivatole dalla sua posizione rispetto agli alisei.

L'isola dell'Est è chiamata sulle carte Grande Terra, sebbene la sua estensione sia inferiore all'altra. L'estensione totale delle due isole è di milleseicentotre chilometri quadrati; la loro popolazione ascende a centotrentaseimila abitanti. La Bassa Terra e la Grande Terra sono separate da un fiume dalle acque salate, la cui larghezza varia dai trenta ai centoventi metri, percorso soltanto dalle navi che hanno un pescaggio di circa sette piedi. l'*Alert* non avrebbe potuto seguire questo passaggio, che è il più diretto, se non durante l'alta marea e con l'aiuto di un capitano prudente. Fu questo il motivo che indusse Harry Markel a prendere il largo, a oriente del gruppo. La navigazione durò quaranta ore, invece di ventiquattro. La mattina del 18 agosto il trealberi si presentò all'ingresso della baia, dove sfocia il fiume salato, e in fondo alla quale è Pointe-à-Pitre.

Fu necessario, innanzitutto, superare la catena di isolotti disposti intorno al bacino che costituisce il porto, al quale si accede attraverso un canale stretto e sinuoso.

Cinque anni erano trascorsi da quando la famiglia di Louis Clodion aveva lasciato le Antille. Soltanto il fratello di sua madre era rimasto alla Pointe-à-Pitre. I genitori, con i loro ragazzi, si erano trasferiti in Francia, a Nantes, dove il signor Clodion dirigeva un'importante compagnia di navigazione di lungo corso. Il giovane Louis aveva conservato, però, il ricordo dell'isola nativa, abbandonata all'età di quindici anni, e ora si riprometteva di farne gli onori ai compagni.

Poiché proveniva dall'est, l'*Alert* avvistò per prima cosa la punta della Grande Vedetta sulla Grande Terra, la più settentrionale del gruppo; poi la punta dei Gros Caps, quella dell'Ansa dei Lupi, l'ansa di Santa Margherita, e infine, proprio all'estremità sud-ovest della Grande Terra, la punta dei Castelli.

Louis Clodion aveva potuto indicare, sulla costa orientale, la città di Moule, terza per importanza, con i suoi diecimila abitanti. Era là che le navi cariche di zucchero attendevano l'occasione favorevole

per prendere il mare. Vi sostano al riparo dal maltempo e da quei formidabili maremoti che provocano tanti disastri.

Prima di doppiare la punta, a sud-est della Grande Terra, i passeggeri avvistarono Désirade, altra isola francese, la prima ad essere segnalata dalle navi che provengono dall'Europa; il suo picco, alto duecentosettantotto metri, è visibile da grande distanza.

L'Alert si lasciò a sinistra la Désirade e costeggiò la punta dei Castelli, da dove fu possibile intravedere, a sud, un'altra isola, la Piccola Terra, facente parte del gruppo della Guadalupa.

Ma per avere una veduta d'insieme sarebbe stato necessario discendere più a sud, fino a Marie-Galante, che ha centosessantatré chilometri quadrati di superficie e una popolazione di quattordicimila anime, e successivamente visitarne le città principali: Gros-Bourg, Saint-Louis, Vieux-Fort. Infine, spingendosi verso l'ovest, quasi alla stessa latitudine, si incontra il piccolo arcipelago delle Sain-tes, con circa duemila abitanti e quattordici chilometri quadrati di superficie. Costituito da sette isolette distinte, dominato dallo Chameau, che ha un'altezza di trecentosedici metri, esso è considerato il più salubre sanatorio delle Antille.

La Guadalupa è divisa amministrativamente in tre circondari, i quali comprendono: la parte di Saint-Martin, rimasta comune con quella olandese, l'isola di Saint-Barthélemy che la Svezia aveva allora ceduto alla Francia, le Saintes, che dipendono dal circondario di Bassa Terra, città principale dell'isola omonima, la Désirade che dipende dal circondario della Pointe-à-Pitre, Marie-Galante, capoluogo del terzo circondario.

Questo dipartimento è rappresentato al consiglio generale da trentasei consiglieri, e in parlamento da un senatore e due deputati. Il suo commercio presenta esportazioni per cinquanta milioni e importazioni per trentasette milioni: è svolto quasi tutto con la Francia.

Il bilancio locale, che assomma a cinque milioni di franchi, è alimentato dai diritti di uscita delle derrate coloniali e dalla imposta che colpisce il consumo delle bevande alcoliche.

Il signor Henry Barrand, zio di Louis Clodion (fratello di sua madre) era un ricco e importante piantatore della Guadalupa. Abitava a Pointe-à-Pitre e possedeva ampi terreni nei dintorni della città. La

sua ricchezza, il suo garbo, il temperamento espansivo, la simpaticissima personalità, la sua divertente originalità, il consueto buon umore lo facevano amico di tutti coloro che lo accostavano. Aveva quarantasei anni: bravissimo cacciatore e appassionato sportivo, percorreva a cavallo le sue piantagioni. Gli piaceva la buona tavola, da vero gentiluomo di campagna, se questo nome può essere dato a un colono delle Antille; essendo, per di più, celibe, rappresentava lo zio dal quale ereditare, una specie di zio d'America, sul quale i nipoti e le nipoti potevano fare assegnamento.

E facile immaginare con quale gioia e con quale commozione egli strinse tra le braccia Louis Clodion, all'arrivo dell'*Alert.*

— Benvenuto, caro Louis! — esclamò. — Che piacere, per me, poterti rivedere, dopo cinque anni di assenza! Se non sono cambiato quanto te, e non sono diventato un povero vecchio, mentre tu ti facevi un giovanotto, tanto meglio!

— Zio — disse Louis Clodion, attirandolo a sé — sei sempre lo stesso!

— Allora, tanto meglio! — riprese il signor Barrand. Poi, rivolgendosi ai passeggeri raccolti sul cassero, aggiunse: — Siate i benvenuti anche voi, compagni di mio nipote! Vi assicuro che la colonia è felice di accogliere gli alunni dell'Antilian School!

E il brav'uomo strinse tutte le mani che gli furono tese. Poi, disse a Louis:

— Babbo, mamma e figli stanno tutti bene, a Nantes?

— Tutti, zio. Ma è a te che debbo chiedere di darmi notizia di loro…

— Ho ricevuto una lettera di tua madre, ieri l'altro. La *smala*[43] sta benissimo! Mi viene raccomandato di farti una buona accoglienza! Figurati! La mia cara sorella! Andrò a trovarla il prossimo inverno: lei e tutta la sua tribù!

— Ci farai tantissimo piacere, zio. In quel periodo avrò già terminato gli studi, e senza dubbio sarò anch'io a Nantes.

— A meno che tu non sia qui, mio caro, a vivere con me! Ho qualche idea in proposito… Vedremo più in là!

Il signor Patterson si fece avanti, fece un inchino cerimonioso al

[43] Parola araba che significa famiglia numerosa. *(N.d.T.)*

signor Barrand e disse:

— Permettete, signore, che vi presenti i miei cari pensionanti…

— Oh! — esclamò il piantatore — siete il signor Patterson, se non erro… Come state?

— Come si può stare dopo una traversata che non ha mancato di regalarci un po' di rollio e di beccheggio.

— Vi conosco, signor Patterson — lo interruppe il signor Barrand — così come conosco questi alunni dell'Antilian School, di cui siete l'elemosiniere…

— Scusate, signor Barrand, l'economo…

— Economo o elemosiniere, non importa — ribatté il piantatore, scoppiando a ridere con allegria. — Uno tiene i conti di quaggiù, l'altro quelli di lassù! Purché la contabilità sia in regola!

Il signor Barrand andava dall'uno all'altro, mentre parlava, finché non strinse, alla fine, la mano del signor Patterson: la stretta fu così energica che, se egli fosse stato elemosiniere, per un paio di giorni non avrebbe potuto benedire i pensionanti della scuola!

L'esuberante colono proseguì:

— Preparatevi a sbarcare, amici miei! Alloggerete in casa mia. La casa è grande: se foste cento volte di più, non riuscireste a divorare le mie piantagioni. Signor Patterson, spero che accompagnerete questi giovanotti… e anche voi, capitano Paxton, se ne avete voglia!…

Quest'ultimo invito fu ovviamente rifiutato, come al solito, e il signor Barrand, non amando ripetersi, non insistette.

— Tuttavia, signor Barrand — disse il mentore — nel ringraziarvi per l'ospitalità offerta con tanto… come dire…

— Non dite altro; sarà meglio, signor Patterson.

— Se dovessimo darvi fastidio…

— Fastidio, a me! Vi sembro uomo a cui si possa dare fastidio? o che abbia soggezione? Del resto, voglio così!

A un desiderio espresso in quei termini non si poteva fare altro che obbedire.

E quando il signor Patterson volle fare la presentazione dei passeggeri, disse:

— Ma io li conosco tutti! Il giornale ha pubblicato i loro nomi e scommetto di non sbagliarmi! Ecco gli inglesi: Roger Hinsdale, John

Howard, Hubert Perkins… sono stato in rapporti con le loro famiglie a Santa Lucia, alla Dominica e ad Antigua…

I tre inglesi furono lusingati da quella dichiarazione.

— E poi — riprese il signor Barrand — quel biondino, alto… è Albertus Leuwen, di Saint-Martin…

— Avete indovinato, signore — rispose il giovane olandese, salutando.

— E quei due bravi ragazzi che se ne stanno in disparte, il cui viso ispira bontà, sono Niels Harboe di Saint-Thomas e Axel Wickbom di Sainte-Croix. Come vedete, non mi sbaglio… E tu, Piccolino, che hai gli occhi vivaci e non riesci a star fermo un attimo, il diavolo mi porti via se nelle tue vene non scorre sangue francese….

— Fino all'ultima goccia — disse Tony Renault. — Sono nato alla Martinica, però…

— Hai fatto male!

— Ho fatto male?

— Hai fatto male! Quando si nasce francese alle Antille, bisogna che ciò avvenga nella Guadalupa e non altrove, perché la Guadalupa… è la Guadalupa!…

— Si nasce dove si può — disse Tony Renault, scoppiando a ridere.

— Hai detto bene, giovanotto, e non credere che io ce l'abbia con te per questo… — rispose il signor Barrand.

— Non è possibile che qualcuno ce l'abbia con Tony! — fece Louis Clodion.

— E non crediate neppure che io voglia deprezzare — aggiunse il piantatore — la Martinica, o la Désirade, o altre isole francesi! Ma io sono della Guada-lupa, ed è tutto dire! Quello alto e magro, laggiù… quello con i capelli biondi… quello dev'essere Magnus Anders…

— È proprio lui, zio — rispose Louis Clodion. — Pensa che, non appena arrivato a Saint-Barthélemy, non ha più trovato la sua isola, o, almeno, essa non era più svedese…

— Infatti, noi abbiamo appreso la cosa dai giornali — rispose il signor Barrand. — La Svezia ci ha ceduto la sua colonia! Anders, non bisogna farsene un dispiacere! Noi vi tratteremo fraternamente e finirete per constatare che la Francia è la migliore amica della Sve-

zia!

Così era fatto il signor Henry Barrand, zio di Louis Clodion. Dopo quel primo giorno, i giovani passeggeri lo conoscevano come se fossero vissuti sulle sue piantagioni fin dalla nascita.

Prima di andarsene, il signor Barrand aggiunse:

— Si pranza alle undici… e buon appetito a tutti! D'accordo, signor Patterson? Non ammetterò neppure dieci minuti di ritardo!

— Potete fare assegnamento sulla mia puntualità cronometrica — rispose il signor Patterson.

Il signor Barrand portò con sé il nipote, nella lancia che lo aveva condotto a bordo dell'Alert , sin dall'arrivo.

Può darsi che la Bassa Terra si presenti in condizioni migliori della Pointe-à-Pitre. Posta alla foce del fiume delle Erbe, in prossimità della punta estrema dell'isola, forse essa riscuote maggiormente l'ammirazione dei visitatori, con le sue case disposte ad anfiteatro e le belle colline che la circondano. E probabile, tuttavia, che il signor Henry Barrand non avrebbe voluto convenirne; se faceva, infatti, della Guadalupa la più importante e la più bella isola delle Antille francesi, egli faceva della Pointe-à-Pitre la città più bella e più importante della Guadalupa. Non amava ricordare, però, che la Guadalupa era capitolata dinanzi agli inglesi nel 1759, che tornò sotto la dominazione inglese nel 1794 e poi nel 1810, e che fu in realtà restituita alla Francia soltanto in seguito al trattato di pace del 30 maggio 1814.

Dopo tutto, Pointe-à-Pitre meritava di essere visitata dai nostri giovani viaggiatori, e il signor Barrand avrebbe saputo farne rilevare la bellezza con persuasiva convinzione. Sarebbe stata la meta di una speciale passeggiata e i suoi invitati non fecero, perciò, che attraversare la città nelle carrozze messe a loro disposizione. In un quarto d'ora, raggiunsero l'abitazione di Rosa-Croce, dove erano ad attenderli Louis Clodion e suo zio.

Nella vasta sala da pranzo di quella magnifica villa, era ad attenderli anche un lauto pranzo, più solido che raffinato, nel corso del quale i giovani, affamati, fecero festa a carne di macello, pesci, selvaggina, ortaggi della piantagione, frutta allora colta dagli alberi, caffè di prima qualità, il quale, essendo della Guadalupa, fu ritenuto migliore di quello della Martinica, per il solo fatto che proveniva dalle

piantagioni di Rosa-Croce! Quanti elogi furono fatti alla Guadalupa, e soprattutto alla Pointe-à-Pitre! E quanti brindisi furono fatti dall'inesauribile anfitrione, ai quali fu necessario rispondere!

Comunque sia, bisogna dire che la natura è stata più generosa con la Bassa Terra che con la Grande Terra. E una regione accidentata, alla quale le forze plutoniche hanno dato un pittoresco rilievo: la Grossa Montagna, alta circa settecentoventi metri, le tre Manilles che la superano di cinquanta metri, il Caraibo che quasi raggiunge la stessa altezza, e, nel mezzo, la notissima Solfatara-, la cui vetta raggiunge i millecinquecento metri circa.

Soltanto nella fantasia sbrigliata del signor Barrand la Grande Terra avrebbe potuto reggere il confronto con questa regione ricca di bellezze naturali, con questa piccola Svizzera delle Antille! E una regione piatta, con un susseguirsi di pianure sterminate e di altipiani poco elevati, adatta, come la sua vicina, alla produzione agricola.

Il signor Patterson fece un'osservazione più che giusta: -

— Non capisco, signor Barrand, perché il fabbro Vulcano abbia forgiato, sulla sua incudine mitologica (se mi consente la metafora) proprio questa Bassa Terra…

— Un bicchiere di vino fa digerire tutto, signor Patterson! — rispose il piantatore, alzando il bicchiere.

— Mi meraviglia, dicevo, che questa Bassa Terra — riprese il mentore — sia stata risparmiata dalle convulsioni sismiche, mentre la Grande Terra, uscita dalle mani affettuose del dio Nettuno, vi è particolarmente esposta…

— L'osservazione è giusta, signor economo! — rispose il signor Barrand.

— In verità, questi cataclismi avrebbero dovuto colpire la Bassa Terra e non la Grande Terra, se consideriamo che la prima è posata come una marmitta sul focolare acceso! Invece, è la nostra isola che ha sofferto più dell'altra. Che dirvi? Anche la natura commette degli errori, e poiché l'uomo non può farci nulla, bisogna accettarli. Perciò, voglio ripetere, pregandovi di farmi eco con un ultimo brindisi: alla salute della Grande Terra, alla prosperità della Pointe-à-Pitre!

— In onore del nostro generoso ospite! — aggiunse il signor Patterson.

Del resto, quegli auguri erano stati realizzati. La Pointe-à-Pitre ha sempre prosperato, sin dalla sua fondazione, nonostante le aggressioni e le invasioni che hanno impoverito l'isola, nonostante gli incendi di cui la città è stata vittima, e nonostante il terribile terremoto del 1843 che, in settanta secondi, fece cinquemila vittime. Rimasero in piedi appena alcuni pezzi di muro e la facciata di una chiesa, con l'orologio fermo alle dieci e trentacinque minuti del mattino. Quella catastrofe si estese alla città del Moule, alle borgate di San Francesco, di Sant'Anna, di Porto Luigi, di Santa Rosa, dell'ansa Bertrand, di Joinville e anche alla Bassa Terra, meno rovinata però della Pointe-à-Pitre. Poco tempo dopo, le case furono ricostruite basse e isolate. Oggi le ferrovie si irradiano intorno alla capitale e la congiungono alle fabbriche di zucchero e ad altri stabilimenti industriali: da ogni parte sono sorte, inoltre, foreste di eucaliptus che assorbono l'umidità del suolo e assicurano la perfetta salubrità dell'isola.

Gli invitati visitarono poi il dominio del loro ospite, molto ben tenuto, e del quale egli era con ragione orgoglioso. Un sistema di irrigazioni ingegnoso faceva sì che le vaste pianure di canna da zucchero promettessero un ottimo raccolto. Le piantagioni di caffè, che crescono bene sulle colline dell'isola, tra i duecento e i. seicento metri di altezza, producevano un caffè migliore di quello della Martinica. Percorsero poi i campi che circondavano l'abitazione, i pascoli che la rete idrica manteneva sempre fertili, le piante di *aloe karata* e di cotone, ancora di limitata importanza, ma che indubbiamente avrebbero avuto sviluppo, le coltivazioni di tabacco *pétun,* destinato al consumo locale, e che, secondo il nostro degno piantatore, non era inferiore a quello delle altre Antille; e, infine, i campi di manioca, di igname, di patate, e i frutteti, nei quali abbondavano gli alberi delle migliori specie.

È superfluo dire che il signor Barrand aveva al suo servizio numeroso personale libero, molto affezionato, pronto a sacrificare i benefici dell'affrancamento piuttosto che lasciare il dominio di Rosa-Croce.

Per quanto amasse la sua isola, lo zio di Louis Clodion non avrebbe voluto privare, però, i passeggeri dell'*Alert* del piacere di visitare alcuni punti caratteristici della Guadalupa propriamente detta: la vi-

cina dell'ovest. Due giorni dopo il loro arrivo, il 20 agosto, un piccolo steamboat, noleggiato appositamente, li attendeva nel porto della Pointe-à-Pitre, per condurli a Bassa Terra, sulla costa meridionale.

Pur èssendo il capoluogo politico del gruppo, Bassa Terra è la terza città della colonia. Ma sebbene il signor Barrand non fosse d'accordo, nessun'altra avrebbe potuto starle a pari. Costruita alla foce del fiume delle Erbe, essa si estende ad anfiteatro sulla collina, con le sue case raccolte tra magnifici alberi e le ville sparse nei dintorni, continuamente rinfrescate dai venti puri del largo. L'ospite non aveva accompagnato i giovani in quella gita, ma Louis Clodion, il quale conosceva Bassa Terra, lo sostituì benissimo nella parte di cicerone: non furono dimenticati né l'Orto Botanico, celebre nelle Antille, né il sanatorio del c.ampo di Giacobbe, salubre quanto quello delle Saintes.

I quattro giorni trascorsero in passeggiate ed esplorazioni che non lasciarono loro un'ora senza far nulla. Se la sosta fosse durata ancora qualche giorno, quei pasti copiosi avrebbero dischiuso prospettive, almeno per il signor Patterson, di gastriti e di dilatazione di stomaco! Ora era venuto il momento di riprendere il mare; quella ospitalità facile, larga, cordiale, tutta francese, per dirla con una parola sola, i passeggeri dell'*Alert* l'avrebbero ritrovata certamente alla Martinica. Ma ciò non sarebbe stato un motivo per non conservare il migliore ricordo della Guadalupa e una sincera gratitudine per l'accoglienza fatta loro dal signor Barrand.

Ma non bisognava stuzzicare la sua facondia parlandogli della Martinica: la vigilia della partenza diceva ancora al signor Patterson:

— Mi fa rabbia il fatto che il governo francese sembra mostrare qualche preferenza per questa rivale!

— Quali favori le concede? — chiese il signor Patterson.

— Per citarne uno: ha scelto Fort-de-France — rispose il signor Barrand, senza celare il proprio malcontento — come capolinea per i suoi transatlantici. Pointe-à-Pitre non era forse meglio indicata per diventare il loro porto d'arrivo?

— Certamente, — rispose il signor Patterson — e ritengo che gli abitanti della Guadalupa abbiano il diritto di reclamare…

— Reclamare? E chi si prenderà cura dei loro reclami?

— Non avete rappresentanti al parlamento francese?

— Abbiamo un senatore e due deputati — rispose il signor Barrand. — Fanno ciò che possono per difendere gli interessi della colonia!

— Fanno il loro dovere — rispose il mentore.

La sera del 21 agosto, il signor Barrand ricondusse gli ospiti a bordo dell'*Alert.* Poi, dopo aver abbracciato il nipote e stretto la mano ai suoi compagni, disse:

— State un po' a sentire: se invece di andare alla Martinica vi fermaste otto giorni di più alla Guadalupa, non sarebbe meglio?

— E la mia isola? — disse Tony Renault.

— La tua isola, ragazzo mio, non se ne andrà alla deriva: la ritroverai quando farai un altro viaggio!

— Signor Barrand, le vostre offerte ci commuovono infinitamente — disse il signor Patterson. — Vi ringraziamo dal profondo del cuore… Ma dobbiamo attenerci al programma fatto dalla signora Seymour.

— Fate come volete… andate pure alla Martinica, miei giovani amici — rispose il signor Barrand. — Badate ai serpenti, però: ve ne sono migliaia, e si dice che siano stati gli inglesi a importarveli, prima di restituire l'isola alla Francia…

— Possibile? — rispose il mentore. — No, non crederò mai a una simile cattiveria, da parte dei miei compatrioti.

— È storia, signor Patterson, proprio storia! — rispose il piantatore. — Se lascerete mordere, laggiù, sarà, se non altro, da un serpente britannico…

— Britannico o no — dichiarò Louis Clodion — faremo attenzione, zio!

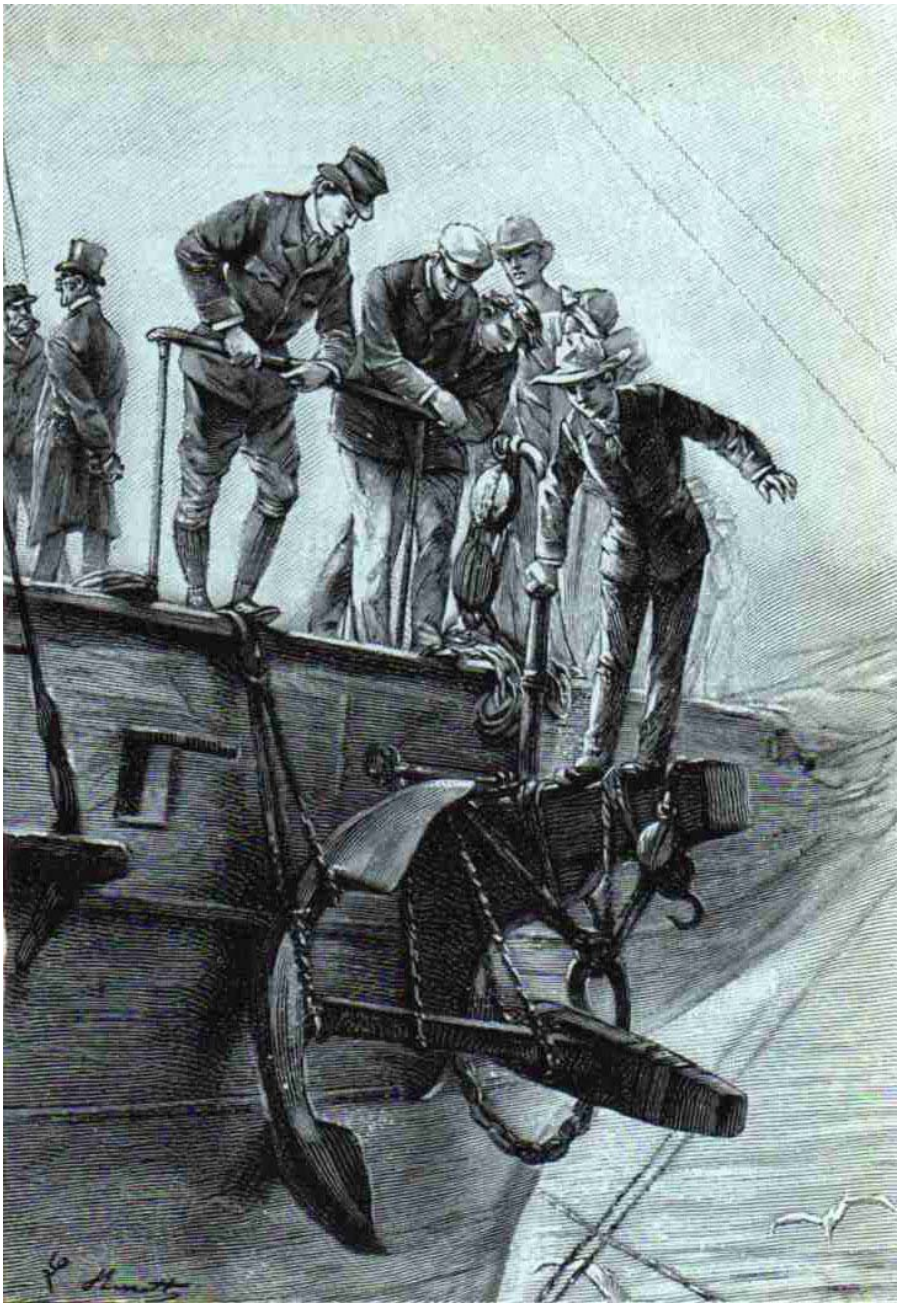
— A proposito — chiese il signor Barrand, nel momento in cui stava per lasciare la nave — avete un buon capitano?

— Ottimo — rispose il signor Patterson. — Abbiamo motivo di esserne tutti soddisfatti. La signora Seymour non avrebbe potuto fare una scélta migliore.

— Tanto peggio, allora — rispose con serietà il signor Barrand scrollando il capo.

— Tanto peggio? E perché mai?

— Perché, se aveste avuto un capitano meno bravo, forse l'*Alert* si sarebbe incagliato neli'uscire dal porto e io avrei avuto la fortuna di avervi qui ancora per alcune settimane!



CAPITOLO III

LA DOMINICA

QUANDO il trealberi si trovò fuori della baia della Pointe-à-Pitre, si alzò un venticello che ne avrebbe favorito £ cammino verso la Dominica, posta cento miglia più a sud. Coperta di vele, la *Alert* volava come un gabbiano sulla superficie scintillante del mare. Con un vento più forte, avrebbe potuto percorrere quella distanza in ventiquattr'ore; ma il barometro saliva lentamente, lasciando, presagire delle bonacce e quindi l'impiego di un tempo doppio.

L'*Alert* era una buona nave, comandata, bisogna pure ripeterlo, da un capitano che conosceva il suo mestiere e che disponeva di un equipaggio che non era più alle prime armi. Le speranze del signor Barrand avevano, dunque, poche probabilità di realizzarsi. Anche se il tempo fosse stato cattivo, Harry Markel sarebbe partito senza nessun timore di finire sulle scogliere della baia e i passeggeri non avrebbero potuto beneficiare ulteriormente dell'ospitalità del piantatore di Rosa-Croce.

Il viaggio cominciava perciò nelle migliori condizioni anche se con prospettive di lentezza a causa delle circostanze atmosferiche.

Nel lasciare la Pointe-à-Pitre con la prua a sud, la nave avvistò il gruppo delle Saintes, dominato da un picco di trecento metri. Fu scorto chiaramente il forte che gli fa da corona e sul quale sventolava la bandiera francese. Le Saintes sono sempre in guardia, come una fortezza avanzata che protegga da quella parte le vicinanze della Guadalupa.

Tony Renault e Magnus Anders non mancavano mai di farsi notare, tra gli altri, quando si trattava di sviluppare la manovra. Facevano £ quarto come i veri marinai, anche di notte, qualunque cosa dicesse £ mentore, sempre inquieto per qualche eventuale imprudenza dei due giovani.

— Ve li raccomando, capitano Paxton — diceva egli ad Harry Markel. — Se dovesse capitar loro qualcosa… Quando vedo che si arrampicano sugli alberi, mi sembra che debbano essere… come dire…

— *Sralingati…*

— Esatto, *sralingati* da un colpo di rollio o di beccheggio, e se dovessero cadere in mare… pensate alla mia responsabilità, capitano!

E quando Harry Markel gli aveva risposto che non avrebbe lasciato loro commettere nessuna imprudenza e che la sua responsabilità non era minore di quella del signor Patterson, il mentore lo aveva ringraziato con parole commosse, che però non sciolsero affatto la freddezza del falso Paxton.

Le raccomandazioni al giovane svedese e al giovane francese, allora, non finivano più; ad esse entrambi rispondevano:

— Non abbiate paura, signor Patterson… Ci teniamo aggrappati energicamente…

— Ma se le vostre mani dovessero abbandonare la presa, fareste un capitombolo…

— *De brancha in brancbam degringolat atque facit pouf,*[44] come dice Virgilio! — esclamò Tony Renault.

— Il cigno di Mantova non ha mai fatto un esametro del genere! — rispose il signor Patterson, alzando le braccia al cielo.

— Avrebbe dovuto farlo — rispose Tony Renault con poco rispetto. — La chiusa è magnifica: *atque facit pouf*!

E i due amici scoppiarono a ridere.

Ma il bravo mentore poteva stare tranquillo: se erano arditi come paggi, Tony Renault e Magnus Anders erano anche agili come scimmie. Del resto, John Carpenter non trascurava di sorvegliarli, se non altro, per non vedere sparire con essi anche il loro premio. E poi, bisognava evitare che un qualsiasi accidente costringesse l'*Alert* a sostare a lungo in qualche isola delle Antille: se uno dei due giovani si fosse rotto un braccio o una gamba, la partenza avrebbe subito qualche ritardo.

---

[44] Gioco di parole scherzose e storpiate, tra il francese e il latino (come da noi il latino maccheronico), che potrebbe tradursi: «Cadendo di ramo in ramo fino a fare puf!». *(N.d.T.)*

Di rado l'equipaggio aveva rapporti con i passeggeri, i quali avrebbero potuto anche rilevare che i marinai se ne stavano quasi sempre in disparte e che non cercavano affatto di familiarizzare con i giovani come amano fare di solito gli uomini di mare. Wagah e Corty soltanto facevano conversazione con loro, mentre gli altri mantenevano il riserbo imposto loro da Harry Markel. Se, a volte, Roger Hinsdale e Louis Clodion si erano meravigliati di quel comportamento, se in ripetute occasioni avevano notato che i marinai tacevano di colpo al loro appressarsi, non avevano avuto mai motivo, però, di concepire sospetti.

Il signor Patterson, da parte sua, non era capace di fare osservazioni del genere. Riteneva che il viaggio si svolgesse piacevolmente, il che era vero, e si mostrava ora più che soddisfatto di andare su e giù. per il ponte, senza tenersi qua o là a ogni passo, essendosi già fatto «il piede del marinaio».

La bonaccia persistendo, fu soltanto la mattina del 24 agosto, verso le cinque, che l'*Alert,* favorito dal venticello di nord-ovest, giunse in vista della Dominica.

La capitale della colonia, chiamata Ville-des-Roseaux, conta circa cinquemila abitanti ed è posta sulla còsta orientale dell'isola, le alture della quale la proteggono dalla furia frequentissima degli alisei. Il porto non è però protetto a sufficienza dalle onde lunghe del largo, soprattutto al tempo delle grandi maree, e la stabilità non vi è sicura. La nave corre il rischio di arare sulle ancore e l'equipaggio è sempre pronto a mutare ancoraggio, al primo indizio di cattivo tempo.

Poiché l'*Alert* doveva sostare alcuni giorni alla Dominica, Harry Markel preferì, non senza motivo, non ancorarsi nelle acque della capitale. Con eguale orientamento, verso l'estremità dell'isola si apre un'ottima rada, la rada di Portsmouth, dove le navi non hanno nulla da temere dagli uragani e dai cicloni che devastano spesso la zona.

In questa città era nato, diciotto anni prima, John Howard, quarto laureato del concorso; egli ora l'avrebbe ritrovata più grande e con la prospettiva di diventare, in avvenire, un importante centro commerciale.

I passeggeri misero piede sulla Dominica proprio di domenica: sé lo avessero fatto il 3 novembre, sarebbe stato l'anniversario della sua

scoperta, fatta da Cristoforo Colombo nel 1493. Il celebre navigatore le aveva dato il nome di Dominica in onore di quel giorno, santificato a bordo delle sue caravelle.

La Dominica costituisce un'importante colonia inglese, perché comprende settecentocinquantaquattro chilometri di superficie. In atto, ha una popolazione di trentamila abitanti, che hanno preso il posto dei caraibi del tempo della conquista. Agli inizi, gli spagnoli non cercarono di stabilirvisi, sebbene le valli dell'isola fossero fertili, le acque eccellenti e le foreste ricche di legname da costruzione.

Come altre isole delle Indie Occidentali, la Dominica è passata dalle mani di varie nazioni europee. Fu francese agli inizi del secolo XVII. I primi coloni vi iniziarono la coltivazione del caffè e del cotone; nel 1622, essi erano trecentoquarantanove, oltre a trecentotrentotto schiavi di origine africana.

Agli inizi, i francesi vissero in buona armonia con i caraibi, il cui numero non superava il migliaio. Questi indigeni discendevano da una razza forte e laboriosa, non già da quella dei pellirosse, ma da quella degli indiani che popolavano le Guiane e le regioni settentrionali dell'America del sud.

Occorre rilevare che la lingua parlata dalle donne, in tutto l'arcipelago delle Antille, non è identica a quella adoperata dagli uomini. Vi è un idioma per la parte femminile, chiamato *aronasco,* e un altro per la parte maschile, chiamato *galibo.* Questi indigeni crudeli e inospitali pur possedendo alcune nozioni religiose, hanno lasciato fama di cannibalismo sin troppo giustificata; è probabile, anzi, che il nome di caraibo sia sinonimo di antropofago. Ciò non giustificherebbe, comunque, la ferocia esercitata contro di loro dai conquistatori spagnoli.

Poiché questi caraibi si abbandonavano a scorrerie ostili sulle isole dell'arcipelago, con le loro piroghe scavate con l'ascia nei tronchi degh alberi, e poiché vittime della loro ferocia erano soprattutto gli indiani, fu necessario annientarli. Dopo la scoperta delle Antille, essi sono scomparsi perciò, quasi totalmente: di questa razza, superiore a quella del nord, rimane appena qualche esemplare alla Martinica e a Saint-Vincent. Nella Dominica, dove sono stati meno perseguitati, il loro numero è di una trentina di famiglie.

Gli europei, tuttavia, pur avendo giurato di distruggere i caraibi, non mancarono di servirsene nelle loro lotte personali. Inglesi e francesi se ne fecero, più volte, dei formidabili alleati, sfruttando il loro istinto bellicoso, salvo ad annientarli in un momento successivo.

Sin dai primi tempi della conquista, la Dominica acquistò dunque una certa importanza coloniale, tanto da destare le bramosie di altri paesi e da attirare i filibustieri.

Dopo i francesi, che vi avevano creato i primi stabilimenti, l'isola cadde prima sotto il dominio degli inglesi e poi degli olandesi. Roger Hinsdale, John Howard, Hubert Perkins, Louis Clodion, Tony Renault e Albertus Leuwen avrebbero potuto dirsi di aver avuto degli antenati che, due o tre secoli prima, si erano uccisi l'un l'altro.

Nel 1745, quando scoppiò la guerra tra l'Inghilterra e la Francia, la Dominica passò nelle mani degli inglesi. Il governo francese protestò con energia, ma inutilmente, chiedendo la restituzione della colonia, per la quale erano stati fatti tanti sacrifici di uornini e di denaro. Non riuscì neppure a ottenere che gli fosse restituita con il trattato di Parigi del 1763, ed essa rimase sotto la bandiera dalle pieghe troppo ampie della Gran Bretagna.

La Francia, tuttavia, non doveva accettare quello stato di cose senza tentare una rivincita. Nel 1778, il marchese di Bouillé, governatore della Martinica, salpò con una piccola squadra e occupò Ville-des-Roseaux, mantenendone la conquista fino al 1783. Ma gli inglesi riapparvero con forze superiori e la Dorninica tornò sotto l'autorità britannica, e questa volta definitivamente.

Non c'è da preoccuparsi, però: non sarebbero stati i giovani passeggeri dell'*Alert*, inglesi, francesi e olandesi, a rinnovare le lotte di un tempo e a reclamare per il proprio paese il possesso dell'isola. Il signor Horatio Patterson, rispettosissimo dei diritti acquisiti, benché anglosassone, non avrebbe avuto motivo di intervenire in una questione del genere, che avrebbe forse potuto turbare l'equilibrio europeo.

Non erano trascorsi più di sei anni da quando la famiglia di John Howard, dopo aver lasciato la città di Portsmouth, era andata ad abitare a Manchester, nella contea di Lancaster.

Il giovane non aveva perduto del tutto il ricordo dell'isola, avendo

avuto già dodici anni all'epoca in cui suo padre e sua madre avevano abbandonato la colonia, senza lasciarvi alcun parente. John Howard non vi avrebbe trovato né un fratello, come era accaduto a Niels Harboe a Saint-Thomas, né uno zio, come era accaduto a Louis Clodion, alla Guadalupa. Forse vi avrebbe incontrato qualche amico di famiglia, che avrebbe fatto buona accoglienza agli allievi dell'Antilian School.

Se anche non ci fossero stati amici o persone che erano state in rapporti di affari con il signor Howard, suo figlio si era ripromesso, all'arrivo a Portsmouth, di fare una visita che gli stava a cuòre. Certo, non avrebbe trovato l'accoglienza cordiale del signor Christian Harboe a Saint-Thomas, né la grandiosa ospitalità di Henry Barrand alla Guadalupa; ma non per questo John Howard e i suoi compagni sarebbero stati accolti meno bene da una coppia di brave persone.

A Portsmouth viveva ancora, infatti, con suo marito, una vecchia negra che era stata al servizio della famiglia Howard, la quale le aveva assicurato una modesta esistenza.

Kate Grindah sarebbe stata felicissima e, più che felicissima, profondamente commossa, nel rivedere quel giovane che, da bambino, aveva portato in braccio! Né suo marito né lei si aspettavano quella visita; non sapevano che l'*Alert* avrebbe fatto sosta alla Dominica, che il piccolo John vi si trovasse a bordo e che egli sarebbe corso a render loro visita!

Appena l'*Alert* ebbe gettato l'ancora, i passeggeri si fecero condurre a terra. Durante quelle quarantotto ore di fermata alla Dominica, essi avrebbero dovuto rientrare ogni sera a bordo, limitandosi a fare delle gite nei dintorni della città: un'imbarcazione sarebbe andata a cercarli per ricondurli alla nave.

Harry Markel preferiva, in tal modo, evitare ogni rapporto con gli abitanti di Portsmouth, tranne per ciò che riguardava le formalità marittime. Più che altrove, in un porto inglese ci sarebbe stato motivo di temere l'incontro di persone che avessero conosciuto il capitano Paxton o qualche marinaio del suo equipaggio. Harry Markel ormeggiò l'*Alert* a qualche distanza dalla banchina, e proibì di scendere a terra. Del resto, non dovendo rinnovare le provviste, eccetto quelle di farina e di carne fresca, egli avrebbe fatto in modo perché ciò fosse ese-

guito con estrema prudenza.

John Howard, che aveva conservato di Portsmouth un ricordo abbastanza preciso, avrebbe fatto da guida ai suoi compagni, i quali sapevano che era sua intenzione andare ad abbracciare, prima di tutto, i vecchi Grindah. Non appena posto piede a terra, essi attraversarono perciò la città e si diressero verso il sobborgo, le cui ultime abitazioni dilagano nella campagna.

La passeggiata non fu lunga: dopo un quarto d'ora, tutti si fermarono dinanzi a una modesta capanna dall'aspetto pulito, circondata da un giardino piantato ad alberi da frutto e da un cortile in cui razzolavano i volatili.

Il vecchio lavorava nel giardino, mentre la vecchia stava per uscire di casa proprio nel momento in cui John Howard spingeva la porta del recinto.

Kate non riuscì a reprimere un grido di gioia, nel riconoscere il ragazzo che da sei armi non aveva più visto. Ne avesse avuto anche venti, ella avrebbe riconosciuto egualmente quel ragazzo che era il maggiore della famiglia. Non si vede solo con gli occhi, ma soprattutto con il cuore!

— John! Sei tu? — ripeteva, stringendo il giovane tra le braccia.

— Son io, mia buona Kate…

Il vecchio disse:

— Lui, John? Ti sbagli, Kate; non è lui!

— Ma sì che è lui!

— Sono proprio io!

Non fu possibile dire altro, perché i compagni di John Howard circondarono i due sposi e li baciarono a loro volta.

— Siamo proprio noi — diceva Tony Renault — proprio noi… Non ci riconoscete?

Si rese necessario spiegare ogni cosa e dire che l'*Alert* era venuto alla Dominica, esclusivamente per la vecchia negra e per suo marito! Ne era prova quella visita, che era la prima che essi facevano! Persino il signor Patterson strinse cordialmente la mano ai due vecchi, senza neppur celare la sua commozione.

Ed ecco riprendere, allora, le manifestazioni di ammirazione di Kate per il «suo figliuolo»: come si era fatto grande! com'era cambia-

to! che bel ragazzo si era fatto! lo aveva riconosciuto subito! E il vecchio, invece, non ne era stato certo!… E lo stringeva al petto, spargendo lagrime di gioia e di tenerezza.

Fu necessario quindi dare notizie di tutta la famiglia Howard, padre, madre, sorelle e fratelli: tutti stavano bene. Parlavano spesso di Kate e di suo marito? Non erano mai dimenticati, né l'uno né l'altra. John Howard consegnò a ciascuno dei due un bel regalo, portato apposta per loro, e disse che durante la sosta dell'Alert non avrebbe lasciato trascorrere giorno senza andare ad abbracciarli, mattino e sera. Poi, dopo aver accettato un bicchierino di ratafià,[45] il rhum della Giamaica, si separarono.

Le poche gite che John Howard e i suoi compagni fecero nei dintorni di Portsmouth li condussero ai piedi del monte Diablotin, di cui fecero l'ascensione. Dalla cima del monte, lo sguardo abbracciava tutta l'isola. Un po'spossato, dopo essersi seduto sulla vetta, il mentore ritenne suo dovere prendere in prestito questa citazione, dalle *Georgiche* di Virgilio:

…Velut stabuli custos in montibus olim considit scopulo…[46]

Quella birba di Tony Renault fece allora rilevare che, a parte il fatto che egli non era in cima a una vera montagna e che non era neppure un pastore, un *custos stabuli*, la citazione poteva venire accettata.

Dall'alto del Diablotin l'occhio si estendeva sulla campagna ben coltivata, che consentiva un notevole commercio di frutti, per non parlare dello zolfo che l'isola forniva in abbondanza. La coltivazione del caffè, già in sensibile incremento, diventerà certamente la principale ricchezza dell'isola.

Il giorno dopo, i viaggiatori visitarono Ville des Roseaux – cinquemila abitanti – poco commerciale ma di aspetto assai piacevole; per dirla con un'espressione in uso, il governo inglese, purtroppo, l'ha come «paralizzata».

La partenza dell'*Alert* era stata fissata per il giorno dopo, 26 agosto. Verso le cinque, mentre i giovani viaggiatori facevano un'ultima

---

[45] Voce creola che indica un liquore fatto di succhi di frutta, alcool e zucchero. *(N.d.T.)*

[46] Come il pastore si asside talvolta sulla cima del monte. *(N.d.T.)*

passeggiata sul litorale a nord della città, John Howard andò a rivedere ancora una volta la vecchia Kate.

Nel momento in cui egli prendeva una via che conduceva alla banchina, fu avvicinato da un uomo sulla cinquantina, marinaio a riposo, il quale gli disse, accennando all'*Alert*, in mezzo al porto:

— Bella nave! Fa piacere guardarla!

— Bella e buona — rispose John. — Ha fatto un'ottima traversata dall'Europa alle Antille.

— — So, so — rispose il marinaio. — So anche che siete il figlio del signor Howard, presso cui prestavano servizio la vecchia Kate e suo marito.

— Li conoscete?

— Siamo vicini, signor John.

— Vado a salutarli: partiamo domani.

— Così presto?

— Dobbiamo visitare ancora la Martinica, Santa Lucia e la Barbados…

— Lo so, lo so. Ma, ditemi, chi comanda l'*Alert?*

— Il capitano Paxton.

— Il capitano Paxton? — ripeté il marinaio. — Ma io lo conosco!

— Lo conoscete?

— Volete sapere se Ned Butler lo conosce? Figuratevi! Abbiamo navigato insieme sul *Northumberland* nei mari del sud, una quindicina di anni fa. Allora egli era secondo… una quarantina d'anni, non è così?

— Press'a poco — rispose Howard.

— Tondetto?

— Piuttosto alto e robusto… — Capelli rossi?

— No, neri.

— È strano! — disse il marinaio. — Me lo ricordo come se lo avessi sotto gli occhi…

— Se lo conoscete, — disse John Howard — perché non andate a trovarlo?

Sarà felice di stringere la mano di un vecchio compagno di viaggio.

— È quello che farò…

— Fatelo oggi stesso, allora, o meglio, fatelo subito: l'*Alert* partirà domani, all'alba.

— Grazie per il consiglio,'signor John. Non lascerò partire la *Alert* senza aver fatto visita al capitano Paxton.

Si separarono; John Howard si diresse verso i quartieri alti della città.

Il marinaio, invece, saltò in una lancia e si fece condurre a bordo del trealberi.

Il pericolo per Harry Markel e per il suo equipaggio era grave. Ned Butler conosceva il capitano Paxton, avendo navigato con lui per due anni; che cosa avrebbe detto o pensato, nel trovarsi in presenza di Harry Markel, che non somigliava affatto all'allora secondo del *Nortbumberland?*

Quando il marinaio giunse ai piedi della scaletta di destra, Corty, che passeggiava sul ponte, gli gridò:

— Che cosa volete?

— Vorrei parlare al capitano Paxton.

— Lo conoscete? — chiese vivacemente Corty, sempre all'erta.

— Lo conosco: abbiamo fatto campagna insieme nei mari del sud.

— Davvero? E che cosa volete da lui?

— Fare quattro chiacchiere, prima che parta. Fa sempre piacere rivedersi, non credete?

— Sicuro.

— Allora, salgo?

— Il capitano non è a bordo, in questo momento. — Lo aspetterò.

— È inutile, tornerà molto tardi, questa sera.

— Non ho fortuna! — disse il marinaio.

— Proprio così!

— Ma, domani, prima che l'*Alert* parta…

— Grazie… se ci tenete.

— Certo che ci tengo! Ci terrebbe anche lui, se sapesse che sono qui!

— Non ne dubito — rispose Corty, ironicamente.

— Ditegli, per favore, che Ned Butler… quello del *Nortbumberland* è venuto a salutarlo.

— Glielo dirò.

— A domani, dunque.

— A domani.

Ned Butler girò la lancia e si fece condurre alla banchina. Non appena fu lontano, Corty andò a trovare Harry Markel nella sua cabina e lo informò della visita.

— E chiaro che quel marinaio conosce il capitano Paxton — disse.

— Ed è certo che domani mattina tornerà — aggiunse Corty.

— Torni pure: noi non ci saremo più!

— L*'Alert* deve partire alle nove, Harry.

— L*'Alert* partirà quando dovrà partire! — rispose Harry Markel. — Fa in modo che i passeggeri non sappiano di questa visita…

— D'accordo, Harry! Darei volentieri i premi che mi spettano, pur di essere lontano le mille miglia da questi brutti paraggi, dove non tira affatto vento favorevole per noi..

— Ancora un paio di settimane di pazienza e di prudenza, Corty, non occorre altro.

Quando il signor Horatio Patterson e i suoi compagni tornarono a bordo, erano già le otto. John Howard si era congedato dalla vecchia Kate e da suo marito, i quali lo avevano pregato di fare i loro auguri migliori a tutta quanta la sua famiglia.

Dopo la faticosa giornata, i passeggeri avevano un grande bisogno di stendersi sul lettino; erano in procinto di ritirarsi nelle proprie cabine, quando John Howard chiese se non era venuto a bordo un marinaio, un certo Ned Butler, che desiderava salutare il capitano Paxton.

— Sì — rispose Corty. — Il capitano però era a terra, all'ufficio marittimo…

— Butler tornerà domani certamente, prima della partenza dell'*Alert.*

— Siamo d'accordo proprio così — rispose Corty.

Un quarto d'ora dopo, il quadrato risonava del sonoro russare che un gruppo di giovani addormentati, sfiniti dalla stanchezza, avesse mai fatto udire; su tutto dominava il russare baritonale del signor Patterson.

I passeggeri non udirono perciò il rumore prodotto dalla manovra,

quando, verso le tre del mattino, l'*Alert* si mosse per uscire da Portsmouth.

Sei ore dopo, quando tornarono sul ponte, già a cinque o sei miglia dalla Dominica, Magnus Anders e Tony Renault esclamarono:

— Siamo già partiti!

— Sono state spiegate le vele senza di noi!

— Ho avuto paura che il tempo mutasse… — rispose Harry Markel. — Ho voluto approfittare del vento di terra.

— E il marinaio Butler che ci teneva tanto a vedervi!…

— Butler… me lo ricordo; abbiamo navigato insieme… ma non potevo aspettarlo.

— Pover'uomo! — disse John Howard — gli dispiacerà… Ma non so se vi avrebbe riconosciuto. Diceva che eravate tozzo e piccolo di statura, con barba rossiccia…

— Da vecchio, avrà perduto la memoria — si limitò a dire Harry Markel.

— Abbiamo fatto bene a levare l'ancora! — mormorò Corty all'orecchio del nostromo.

— Certamente! — rispose John Carpenter. — A costo di trascinare la nave per la catena!

CAPITOLO IV

LA MARTINICA

HARRY MARKEL era dunque sfuggito al pericolo di non essere riconosciuto per il capitano Paxton, ma a tale rischio avrebbe potuto essere esposto ancora tre volte: alla Martinica, a Santa Lucia e alla Barbados. Avrebbe potuto sempre farla franca? Una fortuna insolita lo aveva favorito nella prima parte della sua vita di pirata, fino a quando non era stato arrestato con i suoi compagni a bordo dell'*Halifax*. Poi, questa fortuna era tornata a manifestarsi con l'evasione dalla prigione e con la cattura dell'*Alert*. D'allora, essa aveva continuato e continuava ancora ad assisterlo, facendogli evitare l'incontro con Ned Butler. Riguardo al ritratto, così differente dal suo, che il marinaio aveva fatto del capitano Paxton, egli non vi annetteva importanza. Già i passeggeri non ci pensavano più. Egli aveva fede nella sua stella: sarebbe andato sino in fondo alla sua campagna criminale e avventurosa.

Quel mattino, la Dominica, di cui si scorgevano le ultime alture, appariva a circa sei miglia a sud, ma non sarebbe più stata visibile se il vento fosse stato più forte.

La distanza che separa l'isola dalla Martinica è quasi eguale a quella che separa la Guadalupa dalla Dominica, Le sue montagne sono alte: quando il tempo è bello, esse si vedono fin da sessanta miglia. Non ci si stupisca, quindi, se fossero risultate visibili prima del tramonto, lasciando prevedere che, il giorno dopo, l'*Alert* sarebbe stato a Fort-de-France, la capitale, verso cui moveva.

Divisa in nove cantoni e ventinove comuni, l'isola comprende i due circondari di Saint-Pierre e di Fort-de-France.

Il cielo era stupendo e il mare splendeva sotto i raggi del sole. Nessuna nuvola velava lo spazio. L'onda lunga del largo si avvertiva a mala pena. Il barometro era al bello. In quelle condizioni, si poteva

pensare che l'*Alert* non avrebbe percorso più di cinque o sei miglia all'ora, e ciò indusse Harry Markel a far spiegare i coltellacci dell'albero maestro e dell'albero di trinchetto e le vele di straglio: in una parola, tutta la velatura del trealberi.

Tony Renault e Magnus Anders non furono certo gli ultimi ad arrampicarsi sulle sartie e a raggiungere le gabbie, aiutandosi con le aste di rovescio senza neppur passare per il «buco del gatto», e a portarsi fino alle barre del parroc-chetto, e a spingere le estremità dei coltellacci, mentre i loro compagni provvedevano a murarle e poi a tesarne le scotte.

Terminata la manovra, i due giovani arditi sarebbero ridiscesi sul ponte o avrebbero preferito rimanere sugli alberi?

Sul cassero, seduto su una comoda poltroncina di virnini provvista di un morbido cuscino, il mentore sembrava orgoglioso dei suoi giovani compagni. Non era senza inquietudine nel vederli aggirarsi sui pennoni e salire sulle griselle, e non trascurava di raccomandar loro di tenersi saldamente. Ma tutto ciò lo estasiava. Oh, se il suo direttore, il signor Julian Ardagh, fosse stato accanto a lui!… se avessero potuto fare insieme due chiacchiere, quali elogi solenni essi avrebbero fatto dei pensionanti dell'Antilian School! Quante cose il signor Pat-terson avrebbe avuto da raccontare, al suo ritorno, consegnando il quaderno sul quale erano stati registrati i conti di quel viaggio meraviglioso!

Manifesteremo la nostra meraviglia se, nel momento in cui Tony Renault e Magnus Anders raggiungevano l'estrema punta degli alberi, gli tornasse sulle labbra, alla presenza di John Carpenter, la seguente citazione latina?

— *Sic itur ad astra…*[47]

— Che cosa vuol dire? — chiese il nostromo.

— Vuol dire che si innalzano verso il cielo.

— E chi ha infilato queste parole, una dietro l'altra?

— Il divino Virgilio.

— Ho conosciuto una persona che si chiamava così, un negro: faceva il carbonaio a bordo dei transatlantici.

— Non era lui, amico mio.

---

[47] Così si sale alle stelle. *(N.d.T.)*

— Tanto meglio per il vostro Virgilio: il mio è stato impiccato!

Nel corso della giornata, l'*Alert* incontrò varie navi adibite al cabotaggio fra le Antille, senza però accostarsi a nessuna di esse.

Harry Markel temeva di incappare per alcuni giorni nella bonaccia, la qualcosa avrebbe ritardato il suo arrivo alla Martinica.

Tuttavia, pur tendendo a diminuire, il vento non cessò del tutto con il sopraggiungere della sera. Benché debole, parve dovesse durare tutta la notte. Poiché proveniva da nord-est, avrebbe favorito il cammino dell'*Alert*, le cui vele alte dal tramonto all'alba non furono ammainate, come, invece, avrebbe richiesto la consuetudine.

Prima che l'oscurità invadesse lo spazio, i passeggeri cercarono inutilmente di scorgere la cima del monte Pelé, che si erge a milletrecentocinquantasei metri sul livello del mare; poi, verso le nove, raggiunsero le loro cabine, le cui porte rimasero aperte a motivo del caldo.

Mai notte era apparsa loro più tranquilla: alle cinque del mattino, tutti erano sul ponte.

Tony Renault fu il primo a gridare, indicando un'altura verso il sud:

— Ecco il monte Pelé! Lo riconosco!

— Lo riconosci veramente? — gli chiese Roger Hinsdale, incredulo.

— Senza dubbio! Perché avrebbe dovuto cambiare, in questi ultimi cinque anni? Guarda! Vedo le tre punte del Carbet!

— Bisogna proprio dire che hai un'ottima vista.

— Ci vedo benissimo! Ti garantisco che è il monte Pelé, che poi non è pelato affatto… È verde e boscoso, come tutte le montagne della mia isola. E vedrete ben altro, se ci arrampicheremo sulla montagna del Vauclin. Lo vogliate o meno, dovrete ammirare la mia isola: è la più bella delle Antille!

Gli altri lasciarono che si entusiasmasse: quel giovane petulante aveva la risposta facile…

Esagerazione a parte, egli non andava alla cieca nel vantare la Martinica. L'isola occupa il secondo posto della catena delle Antille per la sua superficie: novecentottantasette chilometri quadrati. Non conta meno di centosettantasettemila abitanti, di cui diecimila sono

bianchi, quindicimila asiatici, centocinquantamila negri e di colore, in gran parte indigeni. Essa è montagnosa e ricoperta di magnifiche foreste sino alle cime più alte. La rete idrografica, necessaria alla fertilità del suo territorio, le permette di sfidare il calore della zona tropicale. La maggior parte dei suoi fiumi sono navigabili e i suoi porti accessibili alle navi di grande tonnellaggio.

Il vento continuò a soffiare debolmente per tutto il giorno. Crebbe soltanto un po' nel pomeriggio, quando le vedette avvistarono la punta Macouba, all'estremità settentrionale della Martinica.

Durante la notte, verso l'una, il vento acquistò forza e la *Alert*, che aveva conservato tutta la sua velatura, poté fare buona strada, facendo il giro dell'isola da occidente.

Nelle prime ore del mattino apparve il picco Jacob, meno lontano dal centro del monte Pelé, la cui cima fu presto sgombra delle nebbie del mattino.

Verso le sette, apparve sul litorale, quasi all'estremità nord-occidentale dell'isola, una città.

Tony Renault esclamò in quel momento:

— Saint-Pierre della Martinica!

E cantò a voce spiegata il ritornello della vecchia canzone francese: «È il paese che mi ha dato i natali!».

Tony Renault era nato a Saint-Pierre, infatti; ma, nel lasciare la Martinica per stabilirsi in Francia, la sua famiglia non vi aveva lasciato parenti.

Fort-de-France, capitale della Martinica, già chiamata Fort-Roque, è posta più a sud, sullo stesso litorale, all'ingresso della baia che porta lo stesso nome. Il commercio, però, non ha avuto quel naturale sviluppo che ha preso a Saint-Pierre, la cui popolazione è di ventiseimila abitanti, superiore di due quinti a quella di Fort-de-France. Altre città importanti della Martinica sono: il borgo di Laurentin, sulla costa occidentale; il borgo del Saint-Esprit, più a sud; il borgo del Diamante, il borgo del Menu e, all'estremità dell'isola, il borgo della Trinità.

A Saint-Pierre, capoluogo amministrativo della colonia, gli scambi commerciali non sono così ostacolati, dai regolamenti militari, come a Fort-de-France, che, con i forti del Tribut e del Mouillage

poderosamente armati, garantiscono la difesa dell'isola.[48]

Sonavano le nove del mattino, quando l'*Alert* gettò l'ancora nella baia circolare in cui si apre il porto. La città, che un fiumicello guadabile divide in due parti, è riparata dai venti dell'est da un'alta montagna.

Elisée Reclus riferisce volentieri ciò che lo storico Dutertre ha detto di Saint-Pierre: «E una città che lo straniero non dimentica. L'aspetto del paese è piacevole, la temperatura mite; vi si vive in onesta libertà: non ho visto uomo o donna che, dopo esservi stati, non abbiano avuto là grande nostalgia di tornarvi».

È probabile che Tony Renault nutrisse un po' di quella nostalgia, perché era più inquieto e più ciarliero del solito. I compagni avrebbero potuto fare assegnamento su di lui: avrebbe fatto loro gli onori di casa. Non aveva importanza che la sosta, secondo il programma, dovesse durare quattro giorni. Con il desiderio di vedere ogni cosa e con buone gambe, sotto la direzione di una guida come Tony Renault, le gite non avrebbero avuto sosta e si sarebbero estese fino alla capitale della Martinica. Non farlo sarebbe stato come aver percorso la Francia senza visitare Parigi, oppure, come ebbe a dire Tony Renault, «andare a Dieppe senza vedere il mare!».

Questi progetti richiedevano piena libertà di movimento. Non si poteva essere obbligati ad andare a dormire, ogni sera, a bordo. Si sarebbe trascorsa la notte là dove si era. Vi sarebbero state delle spese, certamente, ma l'economo della scuola avrebbe badato ad esse, con lo stesso scrupolo con cui le avrebbe annotate sul suo taccuino. E poi, in considerazione del premio che avrebbero dovuto incassare alla Barbados, non era il caso di andare per il sottile…

Il primo giorno fu dedicato a Saint-Pierre. Dopo aver ammirato da lontano l'aspetto ad anfiteatro della città, la sua bella posizione, tra magnifiche palme e altri alberi tropicali, sulle estremità della monta-

[48] È opportuno ricordare il disastro che avrebbe colpito la Martinica alcuni anni dopo, e cioè la mattina dell'8 maggio 1902: il terremoto e l'eruzione hanno distrutto una parte dell'isola. Saint-Pierre, posta a ventidue chilometri da Fort-de-France, fu devastata dal fumo e dalle ceneri lanciati dal cratere del monte Pelé. Migliaia di abitanti perirono asfissiati per aver respirato l'aria calda. L'isola fu devastata soltanto dalla parte che fronteggia il mare dei Caraibi, che è prettamente vulcanica. *(N.d.A.)*

gna che le fa da sfondo, fu visitato l'interno, non meno bello. Forse le case basse, dipinte di giallo, non hanno un bell'aspetto, ma è stato necessario farle solide e sicure, per premunirle dai terremoti, frequentissimi alle Antille, e contro gli uragani formidabili, come quello che nel 1776 provocò tanti disastri ed estese le sue devastazioni a tutta la superficie dell'isola.

Tony Renault non dimenticò di fare ai suoi compagni anche gli onori della casa in cui era nato, diciassette anni prima, e che era stata ora adibita a deposito di derrate coloniali.

Fino al 1635, i caraibi furono gli unici abitanti della Martinica. A quel tempo, il francese d'Esnambue, governatore di Saint-Christophe, venuto a stabilir-visi con un centinaio di uomini, obbligò gli indigeni a ritirarsi sulle montagne e nei boschi. Ma i caraibi non vollero lasciarsi spossessare senza resistenza; chiamarono in loro aiuto gli indiani delle vicine isole e in un primo momento riuscirono a scacciare gli stranieri; i quali, peraltro, facendo accorrere dei rinforzi, ripresero la lotta e, in un ultimo scontro, uccisero circa ottocento indigeni.

I caraibi fecero un altro tentativo per riconquistare l'isola: fu una guerra di imboscate, di sorprese, di assassinii isolati; finché non fu deciso di farla finita con quella razza pericolosa e, dopo un generale massacro, i francesi rimasero padroni della Martinica.

Da allora, le coltivazioni furono sviluppate attivamente e con metodo: il cotone, il tabacco, l'indaco, la canna da zucchero e, alla fine del XVII secolo, il cacao, costituirono la principale ricchezza dell'isola.

Ecco la storiella che Tony Renault narrò a questo riguardo, e della quale il signor Patterson prese nota:

«Nel 1718 un uragano tremendo distrusse tutte le piante di cacao. L'orto botanico di Parigi ne possedeva alcune, provenienti dall'Olanda. Il naturalista Desclieux fu incaricato di portare alla Martinica due polloni di quelle piante. Nel corso della traversata l'acqua venne meno quasi del tutto, ma dalle poche gocce che costituivano la sua razione Desclieux ne sottrasse una parte per i suoi polloni, i quali, giunti a destinazione, rinnovarono le piantagioni dell'isola».

— Non è forse ciò che ha fatto Jussieu per il cedro che' si ammira nel Giardino delle Piante di Parigi? — chiese Louis Clodion.

— Sì; e tutto ciò è bello — dichiarò il signor Patterson. — La Francia è una grande nazione!

Nel 1794, però, la Martinica cadde nelle mani degli inglesi e fu restituita alla Francia, in via definitiva, con il trattato del 1816.

La colonia si trovò, allora, alle prese con una situazione che la superiorità numerica degli schiavi rispetto ai padroni rese difficilissima. Scoppiò la rivolta, provocata dai negri fuggiaschi. Fu necessario ricorrere all'affrancamento, il quale condusse alla liberazione di tremila schiavi. La gente di colore poté fruire così del completo esercizio dei propri diritti civili e politici. Nel 1828 i negri liberi erano, nella Martinica, diciannovemila, molti dei quali, lavorando per conto proprio, divennero proprietari di una parte del terreno.

Il giorno seguente i turisti fecero l'ascensione del monte Pelé attraverso le fitte foreste che ne ricoprono i fianchi. Se l'ascensione risultò faticosa, Tony Renault e i suoi compagni ne furono jperò ricompensati. L'occhio abbracciava l'intera distesa dell'isola, frastagliata come una foglia d'albero galleggiante sull'azzurrissimo mare delle Antille. A sud-est, uno stretto istmo di appena due chilometri, tra gli acquitrini delle rive, riunisce quelle due parti della Martinica. La prima si spinge nell'Atlantico con la penisola delle Caravelle, tra il porto della Trinità e la baia del Gabion. La seconda, molto accidentata, raggiunge i cinquecento metri con il Vauclin. Il rilievo dell'isola è accentuato pittorescamente da altri massicci: quello del Robert, dei François, di Constant, della Piana. Dalla parte del litorale, infine, verso il sud-ovest, si arrotonda l'ansa del Diamante e, a sud-est, si disegna la punta delle Saline, che forma il peduncolo di questa foglia galleggiante.

I giovani viaggiatori, estasiati, rimasero in un primo momento muti per l'animirazione. Persino il signor Horatio Patterson non riuscì a pescare nella sua memoria un solo verso latino per esprimere il suo stupore.

— Che cosa vi avevo detto? — ripeteva Tony Renault.

Dall'alto del monte Pelé, si poteva vedere la fertilità dell'isola, che è anche una delle terre più popolate del globo: centosettantotto abitanti per chilometro quadrato.

Se lo sfruttamento delle piantagioni di cacao e del legno da tintura

ha mantenuto la sua importanza, la produzione del caffè è notevolmente diminuita e sta quasi per essere abbandonata. I campi di canna da zucchero non occupano meno di quarantamila ettari e producono annualmente diciotto o venti milioni di zucchero, rhum e ratafià.

In breve, l'importazione ascende a ventidue milioni di franchi e l'esportazione a ventuno milioni: millenovecento navi danno alla Martinica un cospicuo movimento commerciale.

Per il resto, l'isola è servita da varie linee ferroviarie, agricole e industriali che congiungono i porti con le officine centrali; possiede, inoltre, una rete di vie carrozzabili, la cui lunghezza supera i novecento chilometri.

Il giorno seguente, 30 agosto, con un tempo splendido, i viaggiatori si recarono a Fort-de-France, seguendo una strada ben tenuta. Un *break*[49] conteneva i nostri giovani pensionanti, dal viso abbronzato dai venti dell'Atlantico e dall'allegria traboccante.

Dopo una sostanziosa colazione, consumata in un buon albergo, essi percorsero la capitale dell'isola, posta, come è noto, in fondo alla baia che porta lo stesso nome, dominata dalla massa imponente del forte Royal. Bisognò visitare l'arsenale e il porto militare, che tolgono a questa città ogni carattere industriale e commerciale. Come in America e in Europa, anche alla Martinica è difficile che il progresso militare e quello civile avanzino di pari passo: così tra Saint-Pierre e Fort-de-France vi è una notevole differenza.

La città non è sfuggita ai due flagelli che provocano tante distruzioni nelle Indie Occidentali. Colpita dal terremoto del 1839, il quale fece numerose vittime,[50] essa si e risollevata: oggi, bellissime passeggiate si estendono fin sulle colline circostanti. Bisognava vedere questi giovani chiassosi passeggiare lungo il bellissimo viale della Savane che fa capo al forte Saint-Louis, poi fare il giro della piazza ornata di palmizi, al centro della quale sorge la statua di marmo bianco dell' imperatrice Giuseppina, la creola incoronata, la cui memoria è rimasta cara alla Martinica.

Dopo la città, bisognava vedere i dintorni: Tony Renault non lasciava ai suoi compagni neppure il tempo di respirare. Dovettero se-

---

[49] Carrozza a quattro ruote, con sedili laterali e longitudinali. *(N.d.T.)*

[50] Un incendio ne ha distrutto la maggior parte nel 1890. *(N.d.A.)*

guirlo su un'altura presso il campo di Balata, poi al sanatorio destinato ai soldati che debbono acclimatarsi al l'oro arrivo dall'Europa e, infine, sino alle sorgenti termali dei dintorni. Occorre rilevare — sia detto di sfuggita — che fin allora, per numerosi che fossero i serpenti della Martinica, essi non avevano ancora visto un solo rettile.

Il giovane cicerone non fece grazia ai suoi compagni neppure di una gita al borgo di Làmentin, attraverso le foreste che coprono quella parte dell'isola. Fu proprio in quella occasione che si verificò un incidente che merita di essere riferito diffusamente, giacché nulla di ciò che riguarda il signor Horatio Patterson potrebbe essere celato.

Il 31 agosto, vigilia del giorno stabilito per la partenza dell'*Alert*, i giovani, dopo una notte di riposo, si diressero verso l'istmo che unisce le due metà dell'isola. La strada fu percorsa in allegria, come sempre. Le carrozze avevano trasportato le provviste e ciascuno aveva la sua fiaschetta colma: avrebbero fatto colazione nei boschi, in prossimità dell'istmo.

Dopo un percorso di poche ore, i giovani laureati scesero dalle carrozze, si cacciarono nei boschi e raggiunsero, dopo circa mezzo chilometro, il margine di una radura che parve loro fatta apposta per una sosta, prima di addentrarsi sempre più nella foresta.

Più debole di gambe, il signor Patterson era rimasto indietro di un centinaio di passi, ma nessuno se ne preoccupò: certamente, non avrebbe tardato a raggiungerli.

Dieci minuti dopo, non essendo egli comparso, Louis Clodion si alzò e lo chiamò ad alta voce:

— Signor Patterson! Siamo qui!

Non giunse risposta, né l'assente si scorgeva tra gli alberi.

— Si sarà smarrito? — chiese Roger Hinsdale, alzandosi.

— Non può essere lontano — rispose Axel Wickborn. Chiamarono insieme:

— Signor Patterson!

In preda un po' all'ansia, i giovani decisero di andare in cerca dell'economo. La foresta era fitta e perciò era possibile smarrirvisi. Se non si correva il rischio di incontrarvi qualche belva, perché nelle Antille non ci sono belve, poteva capitare di trovarsi all'improvviso

alla presenza di uno di quei pericolosi ofidi o trigonocefali[51] dal morso mortale.

E in verità si ebbe motivo di essere preoccupati quando, dopo una mezz'ora, le ricerche si rivelarono inutili. Il nome del signor Patterson era stato gridato cento volte in tutte le direzioni, ma del signor Patterson non era apparsa traccia.

Avevano raggiunto la parte più fitta della foresta, quando scorsero una capanna, una specie di padiglione di caccia, nascosta sotto gli alberi, tra un inestricabile intrico di liane.

Era forse là che, per qualche motivo,' il signor Patterson aveva cercato rifugio? La capanna era chiusa, però, e la porta era stata assicurata esternamente con una stanga di legno.

— Non è possibile che sia là — disse Niels Harboe.

— Diamo un'occhiata, comunque — disse Magnus Anders. Fu tolta la stanga e l'uscio venne spalancato.

La capanna era vuota: conteneva soltanto alcuni fasci di erba secca, un coltello da caccia dentro la sua guaina attaccato alla parete, un carniere e molte pelli di quadrupedi e di uccelli appese in un angolo.

Louis Clodion e Roger Hinsdale penetrarono nella capanna; ne uscirono quasi subito udendo i loro compagni gridare:

— Eccolo! eccolo!

Venti passi più in là, ai piedi di un albero, il signor Patterson era steso a terra, con il viso e le braccia contratte, il cappello poco lontano: aveva l'aspetto di un uomo esanime.

Louis Clodion, John Howard e Albertus Leuwen corsero verso di lui; il cuore gli batteva… non era morto!

— Che cosa gli sarà capitato? — si chiese Tony Renault. — Sarà stato morso da un serpente?

Era probabile che il signor Patterson fosse stato alle prese con un trigonocefalo, con uno di quei «ferri di lancia» comunissimi alla Martinica e a due altre isole delle Piccole Antille. Questi rettili pericolosi, alcuni dei quali misurano sei piedi di lunghezza, non differiscono se non per il colore della pelle e si confondono facilmente con le radici degli alberi, tra le quali si nascondono. È perciò difficile evitare i loro assalti rapidi e improvvisi.

---

[51] Sottordine di rettili e di viperidi della Martinica. *(N.d.T.)*

Poiché il signor Patterson respirava, bisognava fare di tutto perché ripigliasse i sensi. Louis Clodion gli scoprì il corpo e si assicurò che non portasse traccia di morsi di nessun genere. Ma com'era possibile trovare una spiegazione allo stato in cui si trovava e al terrore che si leggeva sul suo viso?

Gli fu sollevato il capo e, con precauzione, fu appoggiato contro il tronco di un albero; gli furono bagnate le tempie con l'acqua fresca di un ruscelletto che scorreva verso l'acquitrino e gli furono versate tra le labbra alcune gocce di rhum.

Alla fine, il signor Patterson aprì gli occhi e pronunciò, quasi inarticolate, queste parole:

— Il serpente…

— Signor Patterson… — rispose Louis Clodion, prendendogli le mani.

— Il serpente… è fuggito?

— Quale serpente?

— Quello che ho visto fra i rami di quest'albero.

— Quali rami?

— Guardate, là… Attenti!

Sebbene il signor Patterson dicesse solo frasi incoerenti, si finì per comprendere che egli si era trovato dinanzi a un enorme rettile, arrotolatosi intorno a un ramo… che il serpente lo affascinava come se egli fosse stato un uccello… che egli resisteva… ma che il serpente lo attirava, contro la sua volontà… e che quando era stato in procinto di toccarlo, l'istinto lo aveva spinto a colpirlo con il bastone, proprio quando l'orribile bestia stava per lanciarsi innanzi! E ora, dov'era il serpente? Era morto, o si nascondeva nell'erba? *Latet anguis in herba?*[52]

I giovani tranquillizzarono il signor Patterson; non vi era traccia di serpenti.

— Lì! — esclamò egli.

E con la mano tesa, raddrizzandosi, ripetè, terrorizzato:

— Là, là!

Gli sguardi si rivolsero dalla parte che il signor Patterson indicava, mentre egli continuava a dire:

---

[52] Un serpente si cela tra l'erba (Virgilio). *(N.d.T.)*

— Lo vedo! lo vedo!

Dal ramo basso di un albero, pendeva il corpo di un trigonocefalo di grossa specie: gli occhi del rettile brillavano ancora, la lingua forcuta gli pendeva fuor della gola; il corpo floscio, trattenuto ancora dalla coda, pendeva immobile dal ramo, senza più segno di vita.

Il colpo di bastone del signor Patterson era stato felicemente assestato. Doveva essere stato dato con raro vigore, per ammazzare un rettile di quelle dimensioni. Vero è che, dopo il colpo, il signor Patterson, svenuto ai piedi dell'albero, non sapeva più che cosa fosse accaduto.

Non per questo il trionfatore fu meno felicitato da tutti e non farà meraviglia sapere che egli volle trasportare la sua preda a bordo dell'Alert , con l'intenzione di farla impagliare durante la prossima sosta della nave.

John Howard, Magnus Anders e Niels Harboe staccarono il rettile dall'albero e lo trasportarono nella radura, dove i turisti mangiarono abbondantemente e brindarono alla salute del signor Patterson, prima di andare a visitare l'istmo. Tre ore dopo, risalirono in carrozza, deposero il serpente e, verso le otto della sera, furono nuovamente a Saint-Pierre.

Quando furono a bordo, John Carpenter e Corty fecero issare e collocare nel quadrato il magnifico ofidio, al quale il signor Patterson non cessava di lanciare sguardi soddisfatti e atterriti. Quale racconto egli avrebbe fatto della sua avventura alla signora Patterson, e quale posto d'onore sarebbe stato riservato, nella biblioteca dell'Antilian School, a quel terrificante campione dei trigonocefali della Martinica! Erano queste le parole che egli avrebbe adoperato, nella sua prossima lettera, per narrare l'accaduto al signor Julian Ardagh.

Dopo una giornata così bene spesa, *dies notando lapillo*[53] — così dice Orazio e così ripete Horatio — non c'era più che da rifarsi con una buona cena e poi con una bella e lunga dormita, in attesa della partenza, che era stata stabilita per il giorno dopo.

Così andarono le cose. Tuttavia, prima di andare nella propria cabina, Tony Renault condusse i compagni in disparte e disse loro, avendo cura di non farsi udire dal signor Patterson:

---

[53] Giorno da segnare con una pietra bianca. *(N.d.T.)*

— Però, è buffo!

— Che cosa? — chiese Hubert Perkins.

— Ciò che ho scoperto.

— Che cosa hai scoperto?

— Che non sarà proprio necessario fare impagliare il serpente del nostro signor Patterson.

— Perché mai?

— Perché è già impagliato!

Nulla di più vero: quel serpente era un trofeo di caccia, arrotolato sui rami dell'albero nei pressi della capanna! Era un serpente già morto, quello che il signor Patterson aveva intrepidamente ucciso! Lo aveva accertato Tony Renault, maneggiando l'animale.

Fu concordato che i giovani studenti avrebbero finto di farlo impagliare da un imbalsamatore di Saint-Louis, per non dare un dispiacere al brav'uomo, lasciandogli così la gioia della sua vittoria!

Il giorno dopo, all'alba, l'*Alert* levò l'ancora e nel corso della mattina i passeggeri perdettero di vista le alture dell'isola.

È stato detto che la Martinica è «il paese dei fantasmi», perché si ha sempre il desiderio di farvi ritorno; forse qualcuno dei pensionanti dell'Antilian School già vi pensava, senza neppure sospettare a quale destino sarebbero andati incontro!

CAPITOLO V

SANTA LUCIA

LA TRAVERSATA dalla Martinica a Santa Lucia si effettuò con rapidità e precisione. Il vento soffiava da nord-est e l'*Alert* percorse a vele spiegate, in una giornata, le ottanta miglia che separano Saint-Pierre da Castries, porto principale dell'isola inglese, senza aver cambiato le mure.

Harry Markel aveva ritenuto di poter avvistare Santa Lucia al cader del giorno; si proponeva, perciò, di mettere la nave in panna, per inoltrarsi nel canale all'alba.

Nelle prime ore del mattino, si scorgevano ancora le cime più alte della Martinica: il monte Pelé, che Tony Renault aveva salutato all'arrivo, ebbe ora il suo ultimo addio.

Il porto di Castries si presenta sotto bella apparenza, tra ripe grandiose. E una specie di ampio cerchio nel quale il mare ha fatto irruzione. Anche le navi di grosso tonnellaggio vi trovano ancoraggio sicuro. La città, costruita ad anfiteatro, schiera con grazia le sue case fino alle cime circostanti. Come la maggior parte delle città delle Antille, essa è orientata a occidente, per essere protetta contro i venti del largo e le perturbazioni atmosferiche più violente.

Non farà meraviglia se diremo che Roger Hinsdale considerava la sua isola notevolmente superiore alle altre del gruppo. La Martinica e la Guadalupa non erano degne, secondo lui, di reggerne il paragone. Colmo fino all'orlo di alterigia britannica, questo giovane inglese dai modi un po' altezzosi si faceva sempre forte della sua nazionalità, il che faceva sorridere i suoi compagni. A bordo, egli era. sempre sorretto da John Howard e da Hubert Perkins, senza dubbio meno britannici di lui. Quando il sangue anglosassone scorre nelle vene, bisognerà ammettere che i suoi globuli hanno virtù particolari, e di ciò non bisognerà stupirsi.

Come avevano fatto Louis Clodion e Tony Renault, e forse anche per un sentimento in lui naturalissimo, egli si riprometteva di fare gli onori di Santa Lucia, dove i suoi genitori avevano occupato un posto, tra i notabili dell'isola. La famiglia Hinsdale vi possedeva ancora cospicui beni: piantagioni, zuccherifici e importanti stabilimenti agricoli in grande prosperità. I beni erano amministrati per suo conto da un direttore, il signor Edward Falkes, il quale, avvisato del prossimo arrivo del giovane erede degli Hinsdale, si sarebbe messo a sua disposizione per tutto il tempo della sosta.

Abbiamo detto che Harry Markel non avrebbe cercato di penetrare nel porto di notte e fu questo il motivo per cui, quando il mare fu in stanca, prima dell'inizio del riflusso, egli andò a gettar l'ancora in una piccola insenatura, per non essere trascinato al largo.

Il mattino dopo, Harry Markel constatò che sarebbe stato necessario attendere poche ore prima di spiegare le vele. Durante la notte il vento era caduto, ma avrebbe certamente ripreso a soffiare da occidente, non appena il sole avesse raggiunto qualche grado sopra l'orizzonte.

All'alba, Roger Hinsdale fu il primo ad apparire sul cassero, seguito dagli altri e in ultimo dal signor Patterson: erano venuti a respirare, tutti, un po' d'aria più fresca di quella delle cabine. Tutti erano impazienti di contemplare in piena luce il litorale intravisto il giorno prima, tra le ombre della sera. E se essi non avevano appreso la storia di Santa Lucia, fu perché non ascoltarono Roger Hinsdale con l'attenzione che vi mise l'economo del collegio.

Occorre subito dire che la storia di Santa Lucia non differiva da quella delle altre isole delle Indie Occidentali.

Dopo essere stata abitata dai caraibi, Santa Lucia, già dedita ai lavori agricoli, fu scoperta da Cristoforo Colombo in un tempo non meglio precisato di quello in cui vi giunsero i primi coloni. Una cosa è certa: gli spagnoli non vi fondarono nessuno stabilimento prima del 1639. Gli inglesi, da parte loro, ne conservarono il possesso per diciotto mesi, verso la metà del XVII secolo.

Tuttavia, quando essi vi condussero i caraibi dalla Dominica, come è già stato detto, le vicine isole si rivoltarono. Nel 1640, gli indigeni fanatici si gettarono sulla colonia nascente e ammazzarono la

maggior parte dei coloni. Sfuggirono al massacro soltanto quelli che riuscirono a imbarcarsi e a fuggire.

Dieci anni dopo, quaranta francesi guidati da un tale Rousselan, uomo risoluto, vennero a stabilirsi a Santa Lucia. Rousselan sposò un'indiana e seppe guadagnarsi, con intelligenza e abilità, la simpatia degli indigeni. Per quattro anni, fino al giorno della sua morte, la tranquillità del paese fu assicurata.

I coloni che gli succedettero furono meno abili di lui. Con le loro vessazioni e le loro ingiustizie, essi provocarono le rappresaglie dei caraibi, i quali si vendicarono con stragi e saccheggi. Fu allora che gli inglesi ritennero che fosse venuto il momento di intervenire. Filibustieri e avventurieri invasero Santa Lucia, che poté sperare di ritrovare un po' di tranquillità solo dal trattato di Utrecht, il quale sanciva la neutralità dell'isola.

— È da allora — chiese Niels Harboe — che Santa Lucia appartiene agli inglesi?

— Sì e no — rispose Roger Hinsdale.

— Io dico di no — precisò Louis Clodion, il quale aveva letto tutto ciò che riguardava quest'isola delle Antille in cui l'*Alert* avrebbe dovuto sostare. — No, perché, dopo il trattato di Utrecht, la concessione fu data al maresciallo d'Estrée, il quale vi mandò delle truppe nel 1718 a protezione della colonia francese.

— E vero — rispose Roger Hinsdale. — Tuttavia, a seguito dei reclami da parte dell'Inghilterra, la concessione fu annullata in favore del Duca di Montagne…

— Verissimo — rispose Louis Clodion. — Ma in seguito ai reclami della Francia, anche questa concessione fu annullata.

— Che cosa ciò importava, se i coloni inglesi vi rimasero?

— Vi rimasero, è vero, ma non è meno vero che con il trattato di Parigi del 1763, la sovranità intera ed assoluta della colonia fu attribuita alla Francia!

Era la verità e Roger Hinsdale, per quanto, risoluto nel difendere la propria causa, dovette riconoscerla. Negli anni seguenti, Santa Lucia vide crescere la propria prosperità con gli stabilimenti fondati dai coloni delle vicine Granata, Saint-Vincent e Martinica. Nel 1709 l'isola aveva quasi tredicimila abitanti, compresi gli schiavi; nel 1772

essi erano più di qumdicimila.

Ma la faccenda non era ancora finita con le potenze che se ne disputavano il possesso. Roger Hinsdale poté ancora aggiungere:

— Nel 1779 l'isola fu riconquistata dal generale Abercrombie e ritornò sotto il dominio britannico.

— Lo so — rispose Louis Clodion, non meno ostinato di lui. — Ma il trattato del 1783 la restituì ancora una volta alla Francia.

— Per ridiventare inglese nel 1794 — dichiarò Roger Hinsdale, contrapponendo data a data.

— Insisti, Louis! — disse Tony Renault. — Dicci che Santa Lucia ha rivisto sventolare la bandiera francese…

— Certo, Tony, perché fu riconosciuta colonia francese nel 1802.

— Per poco — disse Roger Hinsdale. — Con la rottura della pace di Amiens, nel 1803, fu restituita all'Inghilterra, e questa volta per sempre, a ciò che credo.

— Oh, per sempre! — esclamò Tony Renault, facendo una piroetta d'incredulità.

— Per sempre, Tony! — rispose Roger Hinsdale, scaldandosi; e volendo, con la sua risposta, ironizzare il più possibile, aggiunse: — Avresti la pretesa di riconquistarla tu, da solo?

— E perché no? — rispose Tony Renault, dandosi arie da conquistatore. E certo, comunque, che Niels Harboe, Axel Wickborn e Albertus Leuwen non avevano alcun interesse in quella discussione tra inglesi e francesi. Né Danimarca né Olanda avevano mai reclamato una parte qualsiasi di questa colonia così contesa. E forse Magnus Anders avrebbe potuto metterli d'accordo reclamandola per la Svezia, che non possedeva più neppure un isolotto nell'arcipelago.

Poiché la discussione minacciava di accalorarsi, il signor Patterson intervenne con un opportuno e minaccioso *quos ego* virgiliano[54] che lo stesso Nettuno non avrebbe sconfessato.

Poi aggiunse dolcemente:

— Calma, miei giovani amici. Volete forse farvi la guerra? La guerra, questo flagello umano! *Bella matribus detestata*,[55] che signi-

[54] Alla lettera «che io»… Locuzione con cui Nettuno esprimeva il suo dominio sui flutti in tempesta. *(N.d.T.)*

[55] Le guerre detestate dalle madri (Orazio). *(N.d.T.)*

fica…

— In buon francese, «detestabili matrigne!» — esclamò Tony Renault.

A quella risposta, tutti i giovani scoppiarono a ridere, mentre il mentore si velava la faccia.

La discussione finì con una stretta di mano, un po' di malavoglia da parte di Roger Hinsdale, con molta franchezza da parte di Louis Clodion. Un accordo fu poi stipulato tra i due paesi, in base al quale Tony Renault non avrebbe fatto nessun tentativo per strappare Santa Lucia al dominio inglese. Ma ciò che Louis Clodion avrebbe avuto diritto di aggiungere, i passeggeri dell'*Alert*lo avrebbero prestissimo constatato *de visu et de auditu*,[56] e cioè che, se Santa Lucia inalbera attualmente la bandiera britannica, essa non conserva meno e in modo indelebile l'impronta francese nei costumi, nelle tradizioni e negli istinti. Sbarcando a San: ta Lucia, Louis Clodion e Tony Renault avrebbero avuto ragione di credere che essi calpestassero il suolo della Désirade, o della Guadalupa o della Martinica.

Poco dopo le nove, si alzò il vento del largo, come aveva sperato Harry Markel. Benché venisse dall'ovest, questa espressione appare giusta per ciò che riguarda Santa Lucia, la quale non ha ripari né a levante né a ponente. Completamente isolata tra il mare delle Antille e l'oceano Atlantico, essa è esposta dai due lati all'impeto dei venti e dell'onda lunga.

L'Alert fece subito i preparativi e, tratta a bordo l'ancora e spiegate le vele di gabbia, di trinchetto e le rande, prese l'abbrivo per lasciare l'ancoraggio e fare il giro di una delle punte che chiudono il porto di Castries.

Questo porto, chiamato Carénage, è tra i migliori dell'arcipelago, la qualcosa fa capire il perché della ostinazione della Francia e dell'Inghilterra a contendersene il possesso. Fin d'allora, si lavorava per completare la costruzione delle banchine, predisporre gli scali e i pontili, in modo da soddisfare tutte le necessità del servizio marittimo. Carénage è destinato senza dubbio a un grande avvenire: è là, infatti, che gli steamers si riforniscono di carbone importato dall'Inghilterra, prelevandolo dai grandi depositi continuamente approvvigiona-

[56] Con gli occhi e con le orecchie. *(N.d.T.)*

ti dalle navi del Regno Unito.

Se Santa Lucia non eguaglia per superficie le più grandi Isole del Vento, essa tuttavia non conta meno di seicentoquattordici chilometri quadrati. La sua popolazione è di quarantacinquemila abitanti, cinquemila dei quali abitano a Castries, sua capitale.

Roger Hinsdale sarebbe stato certamente felice se la sosta si fosse prolungata più che nelle altre Antille, volendo mostrare l'isola ai suoi compagni in ogni particolarità; ma il programma del viaggio gli concedeva tre giorni appena e bisognava uniformarvisi.

Del resto, non c'era più nessuno della sua famiglia, trasferitasi definitivamente a Londra. Tuttavia, i terreni che essa vi possedeva erano considerevoli ed egli sarebbe andato a percorrerli, perciò, come il giovane proprietario che visita il suo dominio.

Verso le dieci, dopo che l'*Alert* si era ancorato, Roger Hinsdale e i suoi compagni si fecero portare a terra, insieme con il signor Patterson.

La città sembrò loro pulita, con grandi piazze, vie larghe e ombreggiate, come è auspicabile che siano sotto il clima ardente delle Antille. Tuttavia, essi ne trassero l'impressione cui abbiamo prima accennato: la città parve loro più francese che inglese.

Tony Renault non poté esimersi dal fare questa osservazione, che Roger Hinsdale accolse con dispetto:

— A dire il vero, mi sembra di essere in Francia, qui!

I passeggeri erano stati accolti, allo sbarco, dall' amministratore dei beni della famiglia Hinsdale, il quale si era assunto l'onere di far loro da guida, nelle loro gite. Il signor Edward Falkes non avrebbe trascurato di far loro ammirare le magnifiche piantagioni della famiglia, soprattutto quei campi di canne ben note a Santa Lucia, la cui produzione gareggia con quella di Saint-Christophe, dove si raccoglie lo zucchero migliore delle Antille.

La cifra dei bianchi della colonia era allora molto ristretta: ascendeva appena al migliaio. La gente di colore e i negri erano in maggioranza, il loro numero essendosi accresciuto di molto dopo l'abbandono dei lavori del canale di Panama, che li lasciò senza lavoro.

La vecchia casa degli Hinsdale, ora abitata dal signor Falkes, era grande e comoda. Posta all'estremità della città, poteva ospitare be-

nissimo i passeggeri dell'*Alert.* Roger, che voleva farne gli onori, propose loro di stabilirvisi per tutto il tempo della sosta. Ciascuno di essi avrebbe avuto la sua camera, e al signor Patterson sarebbe stata assegnata la più bella di tutte. I pasti sarebbero stati consumati in comune, nella grande sala da pranzo, e le carrozze del dominio sarebbero state a disposizione dei nostri amici.

La proposta di Roger Hinsdale fu accettata con entusiasmo: a dispetto della sua istintiva alterigia, il giovane inglese era generoso e servizievole, anche se mostrava sempre una certa ostentazione nei riguardi dei compagni.

Del resto, se nutriva gelosia, era per Louis Clodion in particolare. Erano rivali a scuola, dove si contendevano i primi posti. Nessuno ha dimenticato che avevano ottenuto entrambi il primo posto nella gara per le borse di viaggio. *Dead beat,*[57] come si dice nei campi di corsa; *ex aequo* – diceva Tony Renault – che egli traduceva con «lo stesso cavallo» facendo un gioco di parole fra *equus* e *aequus,* con scandalo del permaloso mentore.

Le gite attraverso le piantagioni ebbero inizio sin dal primo giorno. Le bellissime foreste dell'isola, che è tra le più salubri delle Antille, non ricoprono meno dei quattro quinti della sua superficie. Si fece l'ascensione del picco Fortune, alto duecentotrentaquattro metri, sul quale hanno sede le caserme, e dei picchi Asabot e del Chazeau – nomi francesi, come si vede – dove è posto il sanatorio.

Poi, verso il centro, i viaggiatori visitarono le Aiguilles di S'ainte-Alousie, crateri dormienti che potrebbero svegliarsi, un giorno, se si tiene presente che le acque degli stagni vicini vi si mantengono in continua ebollizione.

Quella sera, al ritorno a casa, Roger Hinsdale disse al signor Patterson:

— A Santa Lucia, bisogna stare attenti ai trigonocefali, né più né meno come alla Martinica. Nella nostra isola vi sono dei serpenti non meno pericolosi…

---

[57] *Gara alla pari.* Espressione che equivale a quella latina citata sotto *ex aequo,* su cui gioca scherzosamente Tony Renault confondendo *aequus* — che in questo caso significa *uguale* — con *equus* (cavallo), diverso anche nella grafia, traendone un certo effetto umoristico. *(N.d.T.)*

— Non ne ho più paura — dichiarò il signor Patterson, con atteggiamento di sfida. — Anzi, voglio fare impagliare il mio, durante la sosta.

— Avete ragione! — rispose Tony Renault, trattenendosi con difficoltà dal ridere.

Il giorno seguente, il signor Falkes fece portare il terribile rettile da un naturalista di Castries, al quale Tony Renault spiegò, a quattr'occhi, di che cosa si trattava. Il serpente era già impagliato, da molti anni… Non si doveva farlo sapere al signor Patterson'. Un giorno prima della partenza, l'imballatore lo avrebbe fatto portare a bordo dell'*Alert.*

Quella sera, prima di coricarsi, il signor Patterson scrisse una seconda lettera alla moglie. La sua penna avrebbe certamente vergato sulla carta numerose citazioni di Orazio, di Virgilio o di Ovidio, alle quali, peraltro, la signora Patterson doveva essere abituata da tempo.

La lettera, che sarebbe partita il giorno dopo con il postale per l'Europa, riferiva con scrupolosa precisione i particolari di quel meraviglioso viaggio. Il signor Patterson dava relazione, con maggiore esattezza di quanto non avesse fatto nella precedente, di ogni minimo incidente, accompagnandolo con riflessioni personali. Egli narrava come fosse stata felicemente compiuta la traversata dal Regno Unito alle Indie Occidentali, come fosse riuscito a vincere il mal di mare, quale consumo egli avesse fatto di quei noccioli di ciliegia che la moglie gli aveva prudentemente fornito. Parlava delle accoglienze ricevute a Saint-Thomas, a Sainte-Croix, a Saint-Martin, ad Antigua, alla Guadalupa, alla Dominica, alla Martinica, a Santa Lucia, nell'attesa di quella che la generosa e magnanima signora Kethlen Seymour avrebbe loro riservato alla Barbados. Egli prevedeva, inoltre, che il viaggio di ritorno si sarebbe effettuato in condizioni favorevoli, senza tema di collisioni o di naufragio… l'Atlantico sarebbe stato clemente con i passeggeri dell'*Alert;* gli otri di Eolo non avrebbero vuotato su di loro il soffio delle tempeste! La signora Patterson non avrebbe avuto motivo, perciò, di aprire il testamento che il marito aveva ritenuto di scrivere prima di partire, e tanto meno di. approfittare delle altre prudenti disposizioni che erano state formulate in previsione di una separazione eterna. Quali erano esse? Era ciò che sape-

vano soltanto i due coniugi.

Il signor Patterson le parlava poi della gita fatta all'istmo della Martinica, dell'apparizione del trigonocefalo tra i rami dell'albero, del colpo violento da lui dato al mostro, *monstrum horrendum, informe, ingens*,[58] al quale non era stata tolta la luce, ma la vita! E ora, riempito di paglia, con gli occhi ardenti e la gola spalancata, dardeggiando la triplice lingua, era solo un innocuo serpente! Pensate alla figura che questo enorme rettile avrebbe fatto, in bella mostra, nella biblioteca del collegio.

Occorre aggiungere, tra parentesi, che il retroscena di questa faccenda non sarebbe stato mai rivelato. Il segreto fu religiosamente mantenuto, anche da Tony Renault, sebbene la voglia di spifferare ogni cosa gli fosse venuta più volte. La gloria che l'intrepido mentore aveva acquistato, in quel memorabile scontro con un serpente impagliato, sarebbe rimasta tutta sua.

Il signor Patterson metteva fine alla lettera con un elogio sincero del capitano dell'*Alert* e del suo equipaggio. Egli faceva anche le lodi di quel bravo steward a cui era stato affidato il servizio del quadrato e che egli intendeva ricompensare con una lauta mancia. Riguardo al capitano Paxton, egli scriveva che mai comandante della marina da guerra o della marina mercantile aveva meritato, più di lui, di essere chiamato *Dominus secundum Deum*, signore, dopo Dio.

Infine, dopo i teneri abbracci per la moglie, il signor Patterson metteva, sotto le ultime righe della lettera, quella firma complicata da svolazzi che attestava in quel brav'uomo un vero talento calligrafico.

Poiché sarebbero dovuti tornare a bordo il giorno dopo, verso le otto, i giovani viaggiatori trascorsero la serata nell'abitazione di cui Roger Hinsdale voleva far loro gli onori fino all'ultimo istante.

Alcuni amici del signor Falkes erano stati invitati a prendere posto a tavola e, come di consueto, dopo i brindisi alla salute di ognuno, tutti bevvero a quella della signora Seymour. Tra pochi giorni, i giovani avrebbero fatto la conoscenza di questa generosa dama. La Barbados, ormai, non era lontana: ultima tappa di quelle. Antille di cui i giovani studenti avrebbero conservato perenne ricordo!

Quel pomeriggio, però, capitò un incidente così grave da far cre-

[58] Mostro orrendo, spaventoso, smisurato (Virgilio). *(N.d.T.)*

dere all'equipaggio che la situazione potesse essere compromessa irrimediabilmente.

Sappiamo già che Harry Markel non permetteva che i suoi uomini scendessero a terra, se non per le necessità della nave. La più elementare prudenza lo costringeva a comportarsi in quel modo.

Verso le tre, fu necessario prendere in consegna la carne fresca e i legumi che il cuoco Ranyah Cogh aveva acquistato sul mercato di Castries.

Harry Markel fece preparare un'imbarcazione per condurre il cuoco a terra, insieme con il marinaio Morden.

La lancia partì e pochi minuti dopo era tornata a poppa dell'*Alert.*

Alle quattro, il nostromo lo rimandò a terra; quaranta minuti dopo, non aveva ancora fatto ritorno.

Harry Markel ne fu vivamente preoccupato. John Carpenter e Corty non lo furono meno di lui. Che cosa era capitato? Perché quel ritardo? Forse notizie provenienti dall'Europa avevano fatto nascere dei sospetti sul capitano e sull'equipaggio dell'*Alert?*

Finalmente, un po' prima delle cinque, l'imbarcazione fece ritorno.

Prima di accostare, Corty gridò:

— Ranyah torna solo! Morden non è con lui…

— Dove sarà? — chiese John Carpenter.

— In qualche bettola, ubriaco fradicio! — aggiunse Corty.

— Ranyah avrebbe dovuto ricondurlo a ogni costo! — disse Markel. — Quel dannato Morden è capace di parlare più del dovuto, sotto gli stimoli del brandy o del gin!

Era accaduto proprio quello, a quanto si apprese dallo stesso Ranyah Cogli. Mentre egli si occupava degli acquisti, Morden si era allontanato alla chetichella. Spinto dalla sua inclinazione per le bevande alcoliche, che a bordo non riusciva a soddisfare, si era rifugiato senza dubbio in qualche bettola. Il cuoco era andato a cercarlo inutilmente nelle taverne del quartiere del porto. Se avesse rintracciato quel maledetto Morden, lo avrebbe legato in fondo alla lancia.

— Bisogna trovarlo a ogni costo — disse John Carpenter.

— Non possiamo lasciarlo qui! Chiacchiererebbe troppo. Quando ha bevuto, non sa più quello che dice: avremmo presto un avviso alle calcagna!

Quei timori erano gravi; Harry Markel non aveva mai corso pericolo più grande!

Era necessario, dunque, rintracciare Morden; del resto, era diritto e anche dovere del capitano. Non poteva lasciare a terra un membro dell'equipaggio, che gli avrebbero restituito, dopo averlo identificato: bisognava sperare che non avesse parlato troppo.

Harry Markel stava per recarsi a terra, per chiedere all'ufficio marittimo di rintracciare il marinaio, quando vide una lancia che moveva verso l'*Alert.*

Vi era allora nel Carénage una nave stazionaria che faceva funzione di polizia del porto.

Ed era per l'appunto una lancia della polizia, quella che si avvicinava all'*Alert.* Aveva a bordo una mezza dozzina di uomini, comandati da un ufficiale. Quando l'imbarcazione fu a mezza gomena, Corty esclamò:

— C'è anche Morden!

C'era anche Morden, era vero, e un Morden che ci vedeva doppio, se così si può dire… Dopo essersi separato dal cuoco, era andato a sedersi in un'osteria di infimo ordine, dove era stato poi raccolto, ubriaco fradicio, e ricondotto a bordo dell'Alert , sulla quale si rese necessario issarlo con un paranco.

Quando l'ufficiale fu sul ponte, chiese:

— Il capitano Paxton?

— Eccomi — rispose Harry Markel.

— Questo ubriaco fa parte del vostro equipaggio?

— Ero in procinto di andarlo a cercare: dobbiamo levare l'ancora domani.

— Ve lo riconduco, vedete bene in quali condizioni…

— Sarà punito — rispose Harry Markel.

— Debbo chiedervi qualche spiegazione: sono uscite di bocca a questo marinaio alcune frasi incoerenti, nelle quali si accennava a campagne sul Pacifico… alla nave *Halifax*, di cui si è parlato in questi ultimi tempi, a quell'Harry Markel che la comandava, del quale abbiamo appreso l'evasione dalla prigione di Queenstown.

E facile immaginare quali sforzi Harry Markel dovette fare per non tradirsi nell'ascoltare quelle parole. Meno sicuri di se stessi,

John Carpenter e Corty volsero altrove il capo e a poco a poco si allontanarono. Per fortuna, l'ufficiale non ne rilevò il turbamento e si limitò a chiedere:

— Capitano Paxton, che cosa avrà voluto dire?

— Non saprei. — rispose Harry Markel. — Morden si ubriaca volentieri e quando ha bevuto non si sa che cosa gli passa per il capo.

— Non ha mai navigato a bordo dell'*Halifax?*

— Mai. Sono più di dieci anni che percorriamo insieme i mari.

— Come mai ha parlato allora di Harry Markel? — insistette l'ufficiale.

— La faccenda dell'*Halifax* ha fatto chiasso. Si parlava dell'evasione di quei delinquenti, quando abbiamo lasciato Queenstown. Ne abbiamo parlato spesso a bordo, e ciò sarà rimasto impresso nella memoria di quest'uomo. È questa la sola spiegazione che io possa dare alle parole di quest'ubriacone…

Alla fin fine, non c'era nulla che potesse far nascere il sospetto nell'ufficiale di trovarsi di fronte ad Harry Markel o che l'equipaggio non fosse quello del capitano Paxton. Pose perciò fine al colloquio dicendo:

— Che cosa farete di questo marinaio?

— Lo manderò per otto giorni in fondo alla stiva, perché gli passi la sbornia — rispose Harry Markel. — Se non fossi a corto di uomini (ne ho perduto uno nella baia di Cork) avrei sbarcato Morden a Santa Lucia. Ma non mi è possibile sostituirlo.

— Quando verranno i vostri passeggeri?

— Domani mattina; contiamo di spiegare le vele con l'alta marea.

— Buon viaggio, allora.

— Grazie, signore.

L'ufficiale prese posto sulla lancia che subito di allontanò per raggiungere la nave stazionaria.

Morden, ubriaco fradicio, non udiva e non capiva nulla; fu condotto nella stiva a suon di pedate: per aver parlato dell'*Halifax e* di Harry Markel, per poco non aveva compromesso l'esito dei loro piani.

— Sudo ancora freddo! — disse Corty, tergendosi la fronte.

— Harry, sarà meglio partire questa notte — disse John Carpen-

ter. — Non credo che convenga attendere i passeggeri. Fa troppo caldo per noi in queste dannate Antille!

— Se partiamo — rispose Harry Markel — si capirà facilmente ciò che ha detto Morden! Si scoprirà ogni cosa e la nave stazionaria farà presto a correrci dietro! A voi piace essere impiccati? Io non ci tengo affatto, e perciò rimango!

Il giorno seguente, alle otto, i passeggeri erano a bordo. Parve inutile informarli dell'incidente del giorno prima. Non poteva avere importanza per loro il fatto che un marinaio si fosse ubriacato.

Levata l'ancora e spiegate le vele, l'*Alert* uscì dal porto di Castries: con la prua rivolta al sud, fece rotta verso la Barbados.

CAPITOLO VI

LA BARBADOS

SE NON RISULTA certa la data in cui i portoghesi scoprirono la Barbados o le Barbados, è comunque certo che un bastimento battente bandiera britannica venne a farvi sosta fin dal 1605. La presa di possesso fu allora fatta in nome di Giacomo I, re d'Inghilterra.

Quell'atto, del resto, era stato esclusivamente nominale: a quell'epoca infatti non fu creato stabilimento alcuno sulla Barbados né vi prese dimora nessun colono, neppure provvisoriamente.

Come Santa Lucia, l'isola è isolata dalla catena delle micro-Antille. Potrebbe dirsi che essa non ne faccia parte, separata com'è da essa da abissi profondi. E costituita dalla piattaforma superiore di una montagna che si innalza a una quarantina di leghe da Santa Lucia, la sua vicina settentrionale. Tra queste due isole, il mare raggiunge la profondità di duemila e ottocento metri.

La Barbados è di origine corallina: sono stati gli infusori a edificarla lentamente e a innalzarla al disopra del livello dell'oceano. Essa ha un'estensione di sedici leghe di lunghezza e di cinque leghe di larghezza. Salda sulle sue incrollabili fondamenta, possiede una cintura di scogliere enormi che proteggono i due terzi della sua circonferenza.

A motivo del suo isolamento, agli inizi del XVII secolo il suo possesso fu meno conteso di quello delle altre isole delle Indie Occidentali. Si deve a una fortuita circostanza l'attenzione ad essa rivolta dalle potenze europee.

Sorpresa dalla tempesta al largo della Barbados, una nave inglese che tornava dal Brasile fu costretta a cercare rifugio alla foce di un fiume della sua costa occidentale. Il comandante e l'equipaggio della nave vi rimasero alcuni giorni ed ebbero il tempo di visitare l'isola, allora quasi sconosciuta, e di arrimirarne la fertilità, di percorrere le

foreste che ne ricoprivano la maggior parte della superficie, e di constatare che il suo suolo, se dissodato, sarebbe stato adatto alla coltura del cotone e della canna da zucchero.

Dopo il ritorno della nave a Londra, la concessione della Barbados fu accordata al conte di Marlborough, il quale concluse a sua volta il contratto con un ricco negoziante della City: i primi piantatori vennero a stabilirsi sull'isola nel 1624 e vi edificarono la prima città, alla quale diedero il nome di James-Town, in onore del loro sovrano.

È pur vero, però, che prima di allora il conte Carlisle aveva ottenuto la concessione di tutte le isole dei Caraibi, ed è per questo motivo che egli si ritenne in diritto di reclamare la Barbados.

Ebbe origine da ciò una lotta tra i due lord, la quale durò con estrema vivacità fino al 1629, quando Carlo I d'Inghilterra riconobbe i diritti del conte Carlisle.

Durante i torbidi religiosi furono molti gli inglesi che vollero sfuggire alle persecuzioni: la Barbados si avvantaggiò notevolmente di quella migrazione, che accrebbe l'importanza e la prosperità della colonia.

Dopo la dittatura di Cromwell, quando la restaurazione ebbe restituito a Carlo II il trono del padre, i coloni pregarono il re di accettare la sovranità dell'isola, promettendo di pagare alla corona un'imposta del quattro e cinquanta per cento su tutti i prodotti dell'isola. L'offerta era troppo buona per essere respinta, e il 12 dicembre del 1667 fu firmato il trattato di annessione della Barbados al dominio coloniale della Gran Bretagna.

Da quel tempo, la prosperità dell'isola non ha fatto che crescere. Nel 1674 la sua popolazione ammontava a centoventimila abitanti; diminuì un pochino in seguito. I bianchi erano appena un quinto, rispetto agli affrancati e agli schiavi, e ciò a causa dell'avidità dei governatori. Comunque, per la sua stessa posizione, la Barbados non risenti affatto delle lotte terminabili svoltesi tra l'Inghilterra e la Francia, protetta com'era, del resto, dalle sue difese naturali.

In tal modo, mentre la maggior parte delle altre Antille passava successivamente sotto varie dominazioni, la Barbados, divenuta inglese sin dai primi tempi della sua scoperta, lo è sempre rimasta nella lingua e nel costume.

Ma non bisogna credere che essa non goda, pur dipendendo dalla Corona, di una certa indipendenza: la sua assemblea conta ventiquattro membri, nominati da cinquemila elettori per censo. Se è soggetta all'autorità di un governatore, di un consiglio legislativo e di nove membri nominati dal sovrano, essa è anche amministrata da un consiglio esecutivo nel quale appaiono, con i principali funzionari, un membro della Camera alta e quattro membri della Camera bassa. Suddivisa in undici parrocchie, l'isola dispone di un bilancio il cui totale non è inferiore a un milione e seicentomila sterline.[59]

Il governo della Barbados ha il comando di tutte le forze navali delle Piccole Antille inglesi. Sebbene l'isola occupi il quinto posto, con un'estensione di quattrocentotrenta chilometri di superficie, essa è tuttavia al secondo posto per numero di abitanti, e al terzo per l'importanza dei suoi scambi commerciali. La sua popolazione è, per numero, la più importante di tutto l'arcipelago, raggiungendo i centottantatremila abitanti, un terzo dei quali occupa Bridgetown e i suoi sobborghi.

La traversata tra il porto di Castries (Santa Lucia) e Bridgetown (la Barbados) richiede quasi quarantotto ore. Con buon vento e mare discreto, l'*Alert* avrebbe superato quella distanza in metà tempo, se non si fossero verificate alcune intermittenze e qualche cambiamento di vento che non permisero di seguire la rotta diretta. La brezza tese a spirare da nord-ovest e ciò costrinse Harry Markel ad allontanarsi dai paraggi dell'Antilia.

Sin dal primo giorno, si cominciò a temere, anzi, di incontrare i contro-alisei della parte occidentale. In condizioni del genere, l'*Alert* sarebbe stata trascinata al largo. Se fosse stato necessario bordeggiare per molti giorni, per raggiungere le coste della Barbados, forse Harry Markel avrebbe rinunciato a quella sosta, anche se tanto utile per lui e per i suoi compagni. Forse avrebbe deciso di tenersi lontano da quelle acque pericolose e, senza passeggeri, avrebbe diretto la nave verso i mari del Pacifico, per cercarvi sicurezza.

Ma no, il temperamento audace di Harry Markel, resistendo alle richieste dell'equipaggio, avrebbe pur sempre imposto la Barbados quale ultima tappa di un viaggio che avrebbe avuto termine entro po-

[59] 40 milioni di franchi. *(N.d.A.)*

chi, giorni. Avrebbe detto che i pericoli non sarebbero stati maggiori qui che a Santa Lucia o alla Dominica, anch'essa inglese, e avrebbe aggiunto:

— Al ritorno, l'*Alert* varrà settemila sterline di più… Non intendo gettare in mare queste settemila sterline, gettando in acqua coloro che dovranno incassarle alla Barbados!

I mutamenti atmosferici che si potevano temere non si verificarono. Nel pomeriggio si scatenò un uragano, con violenti scoppi di tuono e pioggia torrenziale: uno di quegli uragani che non sono rari nella zona delle Antille e che vi provocano troppo spesso disastri incalcolabili. Per alcune ore, l'*Alert* dovette spingersi al largo; poi, al tramonto, l'uragano cessò, promettendo una notte abbastanza calma.

In quella prima giornata, l'*Alert* aveva percorso appena un quarto della distanza che separa le due isole. Poiché l'uragano lo aveva costretto a mettersi alla cappa corrente, fuori della sua rotta, Harry Markel sperava di rifarsi durante la notte di ciò che aveva perduto.

Le cose si svolsero nel modo seguente. Mutata la direzione del vento, gli alisei ripresero a soffiare a est, deboli e intermittenti. E poiché il mare era rimasto mosso e l'onda violenta, la nave non poté far altro, fino all'alba, che resistere al vento: la mattina del 6 settembre essa era ancora a metà strada tra le due isole.

Quel giorno la navigazione proseguì in buone condizioni, a media velocità, e alla sera l'*Alert* aveva raggiunto la latitudine della Barbados.

Al contrario della Martinica, quest'isola non si lascia scorgere da molto lontano. Si tratta di una terra bassa, senza grande rilievo, salita, come è stato detto, lentamente alla superficie del mare. L'altura maggiore, l'Hillaby, non oltrepassa i trecentocinquanta metri. Come a Santa Lucia, intorno ad essa continuano a svilupparsi gli strati coralliferi; la sua cintura esterna si estende infatti, in alcuni punti, per più chilometri.

Harry Markel mise dunque la prua all'ovest e poiché la nave era lontana dall'isola una quindicina di miglia, sarebbero bastate poche ore per raggiungerla. Egli non intendeva avventurarsi, però, vicino alle scogliere e perciò ritenne utile restare con poca velatura e attendere l'alba, per entrare nel porto di Bridgetown.

Il giorno dopo, 7 settembre, l'*Alert* era all'ancora.

Quando si videro in mezzo a quel porto, i giovani passeggeri ebbero l'impressione di cui parla Elisée Reclus nella sua documentarissima Geografia. Essi credettero di avere raggiunto un porto inglese, di trovarsi a Belfast o a Liverpool. Non c'era nulla di ciò che avevano osservato ad Amalia-Charlotte di Saint-Thomas, né a Pointe-à Pitre della Guadalupa, né a Saint-Pierre della Martinica. Come aveva notato il grande geografo francese, sembrava che le palme non fossero al loro posto in quell'isola.

Pur non essendo molto estesa, la Barbados possiede tuttavia un certo numero di città importanti, edificate sul suo litorale: Sperghtown, Hoistingtown, Hobetown e Hastings, villaggio balneare molto frequentato. Queste città, come dice il loro nome, hanno le caratteristiche delle città inglesi.

Si direbbe che il Regno Unito le abbia spedite in pezzi smontabili, perché fossero montati sull'isola.

Non appena l'*Alert* ebbe gettato l'ancora, si presentò a bordo un gentiluomo dall'aria grave e inappuntabile, vestito di nero e col cappello a cilindro. Il personaggio venne a presentare al capitano Paxton e ai suoi passeggeri le felicitazioni della signora Kethlen Seymour.

Si trattava del signor Well, intendente della signora Seymour; il quale fece un rispettoso inchino, ricambiato non meno rispettosamente dal signor Horatio Patterson. Dopo lo scambio di qualche frase, i giovani laureati non celarono il loro vivo desiderio di fare la conoscenza della castellana di Nording House.

Il signor Well rispose che i futuri ospiti della signora Seymour avrebbero trovato, sbarcando, le carrozze poste a loro disposizione per essere subito condotti a Nording House, ove erano attesi.

Il signor Well aggiunse che le camere erano pronte per ricevere gli ospiti e che la colazione sarebbe stata servita alle undici. Ciò detto, salutò con una dignità di cui il signor Patterson apprezzò il valore.

Era molto probabile, del resto, che la sosta dell'Alert dovesse prolungarsi più che nelle altre isole. Non era forse naturale che la signora Kethlen Seymour desiderasse trattenere presso di sé, per qualche tempo, i premiati dell'Antilian School? ed essi avrebbero potuto mai rifiutarsi di farle piacere? Non era forse altrettanto naturale che

quella gentile dama volesse far loro visitare l'isola, da lei certamente ritenuta la più bella delle Indie Occidentali?

Alle dieci e mezzo, il signor Patterson, irreprensibilmente vestito di nero, e i suoi giovani compagni, vestiti con i loro abiti migliori, erano pronti a partire.

Li attendeva la lancia grande dell'*Alert.* Dopo aver calato un certo numero, di valigie, essi vi presero posto e l'imbarcazione fece ritorno alla nave, dopo averli condotti sulla banchina.

Come aveva detto il signor Well, due carrozze, con il cocchiere a cassetta e un valletto alle portiere, erano ad attenderli.

Il signor Patterson e i suoi compagni vi presero posto e, poco dopo, i cavalli attraversavano al trotto le vie che circondavano il porto, diretti al sobborgo di Fontabelle.

Questo quartiere elegante è abitato dai ricchi commercianti di Bridgetown. Belle case e magnifiche ville sorgono in mezzo agli alberi, ma di tutte quelle abitazioni la più bella, senza tema di essere contraddetti, era quella della signóra Kethlen Seymour.

Era stato convenuto che durante la sosta alla Barbados i viaggiatori non sarebbero tornati a bordo; essi avrebbero rivisto Harry Markel soltanto il giorno della partenza.

In un certo senso, ciò non poteva non convenire a quest'ultimo. Sistemati a Nording House i suoi passeggeri, l'*Alert* non avrebbe avuto motivo di ricevere visite da parte di chicchessia, e il falso capitano Paxton non avrebbe corso il rischio di essere smascherato.

Il prolungamento della sosta, però, non mancava di renderlo inquieto. Se il programma imposto dalla signora Seymour comportava due o tre giorni di sosta nelle altre Antille, si ignoravano completamente le intenzioni della dama per ciò che riguardava la Barbados. Poteva darsi benissimo che l'*Alert* dovesse rimanere una settimana a Bridgetown, o anche due, e cioè fino al 20 settembre. Partendo proprio quel giorno, considerando di venticinque giorni la durata media della traversata dall'America all'Europa, i nostri giovani amici sarebbero stati di ritorno all'Antilian School verso la metà di ottobre, quasi agli inizi dell'anno scolastico. Era dunque possibile che la sosta avesse termine verso il giorno 20, consentendo così agli ospiti della signora Seymour di visitare tutta l'isola.

Pensavano a ciò Harry Markel e i suoi compagni. Fin allora, tutto era andato bene: avevano evitato la visita del marinaio del *Fire-Fly* che aveva chiesto di vedere un suo compagno, poi quella del vecchio marinaio della Dominica che voleva stringere la mano del capitano Paxton. La mala sorte avrebbe dovuto manifestarsi per essi proprio alla Barbados?

In ogni caso, Harry Markel sarebbe stato più che mai in guardia. Avrebbe rifiutato gli inviti che gli fossero pervenuti da parte della signora Seymour. Nessun membro dell'equipaggio sarebbe sceso a terra: questa volta, né Morden né altri avrebbero avuto la possibilità di ubriacarsi nelle taverne di Bridgetown.

La tenuta di Nording House era una magnifica proprietà di considerevole importanza. Il castello sorgeva in mezzo a un parco al quale davano ombra i più begli alberi della zona tropicale. Vi si estendevano intorno le piantagioni di canna da zucchero e i campi di alberi del cotone, chiusi a nord-est da un orizzonte di foreste. Stagni e ruscelletti vi erano alimentati da acque sempre fresche, nonostante il fatto che il dissodamento avesse apportato la diminuzione delle piogge. Alcuni corsi d'acqua la bagnavano ed erano numerosi i pozzi dove l'acqua si incontrava a poca profondità.

L'intendente fece entrare il signor Patterson e i giovani viaggiatori nell'ampia hall del castello, mentre alcuni- servitori negri prendevano i loro bagagli e li trasportavano nelle camere a ciascuno assegnate. Il signor Well li fece poi entrare nel salone in cui la signora Seymour attendeva di riceverli.

Era una donna di sessantadue anni, di bell'aspetto e di statura piuttosto alta. Aveva capelli bianchi e occhi azzurri, e un'aria nobile e buona. Il signor Patterson non mancò di applicare alla sua persona il *patuit incessu Dea*[60] di Virgilio. Questa signora fece a tutti un'accoglienza molto cordiale e non celò la grande gioia che ella provava nel ricevere a casa sua i laureati del concorso.

A nome dei compagni, rispose Roger Hinsdale con un bel discorsetto, ben preparato e ben recitato, del quale la signora Seymour si mostrò molto lusingata. Ella si espresse al riguardo con molte belle parole e dichiarò ai passeggeri dell'*Alert* che essi sarebbero stati suoi

[60] Si rivelò dal suo stesso incedere quale una vera dea. *(N.d.T.)*

ospiti per tutta la durata del loro soggiorno alla Barbados.

Il signor Patterson rispose che i desideri della signora Seymour erano degli ordini per essi, e poiché ella gli porse la mano, egli depose su di essa un rispettosissimo bacio.

La signora Kethlen Seymour, nata alla Barbados, apparteneva a una ricca famiglia, la quale aveva preso possesso di quella tenuta sin dalla fondazione della colonia. Ella annoverava tra i suoi antenati quel conte di Carlisle che era stato uno dei concessionari dell'isola. In quel tempo, ogni proprietario di terra cedutagli da lui era obbligato a versargli, ogni anno, il valore di quaranta libbre di cotone. Derivavano da ciò le rendite considerevolissime prodotte da tali proprietà e, tra le altre, anche quelle della proprietà di Nording House.

È inutile far qui notare che il clima della Barbados è tra i più salubri dell'Antilia. Il caldo vi è temperato ogni giorno dalle brezze marine. La febbre gialla, comune e terribile nelle isole dell'arcipelago, non vi ha fatto mai strage. Quest'isola deve solo temere la violenza degli uragani, di solito terribili e frequenti in quei paraggi.

Il governatore delle Antille inglesi, che risiede alla Barbados, aveva molta stima della signora Seymour. Donna di grande bontà, generosa e caritatevole, i poveri non facevano mai appello inutilmente alla sua inesauribile carità.

La colazione fu servita nell'ampia sala del piano terreno. Sulla tavola, trovarono posto in abbondanza i prodotti dell'isola: pesci, selvaggina, frutta varia e saporita, il tutto con grande soddisfazione dei commensali.

Se essi non poterono non essere soddisfatti dell'accoglienza ricevuta, la loro ospite ebbe, a sua volta, grande soddisfazione nel vedere riuniti intorno a sé quei giovani viaggiatori, il cui viso, arso dai venti marini, esprimeva gioia e salute.

Durante la colazione, quando si parlò della durata della sosta alla Barbados, la signora Seymour disse:

— Credo, cari ragazzi, che essa non dovrà durare meno di quindici giorni. Oggi è il 7 settembre; partendo di qui il 22, penso che arriverete in Inghilterra verso la metà di ottobre… Spero che non avrete motivo di dolervi del vostro soggiorno alla Barbados. Che cosa pensate di questa data, signor Patterson?

— Signora — rispose il signor Patterson, inchinandosi sul piatto — i nostri giorni vi appartengono; potete disporne a vostro piacimento.

— Miei giovani amici, in questo caso, se ascoltassi solo il mio cuore, non vi lascerei più tornare in Europa! Ma che direbbero le vostre famiglie? Che direbbe vostra moglie, signor Patterson, non vedendovi più tornare?

— Il caso è previsto — rispose il mentore. — Se l'*Alert* scomparisse e passassero degli anni senza mie notizie…

— Ma ciò non accadrà! — affermò la signora Seymour. — Il vostro viaggio si è svolto felicemente nell'andata, e così sarà per il ritorno. Avete una buona nave. Il capitano Paxton è un marinaio eccellente.

— Non c'è dubbio — aggiunse il signor Patterson — non abbiamo che da lodarci della sua condotta.

— Non lo dimenticherò — rispose la signora Seymour.

— Come noi non dimenticheremo, nobile signora, il giorno in cui ci è stata data la possibilità di presentarvi i nostri primi omaggi, questo *dies albo notando. lapillo…*[61] e, come ha detto Marziale: *hanc lucem lactea gemma notet;*[62] o, come ha detto Orazio: *cressa ne careat pulchra dies nota;*[63] o, come ha detto Stazio: *creta signare diem…*[64]

Il signor Patterson si fermò per fortuna a quest'ultima citazione, che i giovani convitati ritennero loro dovere interrompere con allegri evviva.

Non era probabile che la signora Seymour avesse compreso quelle citazioni latine, ma ella non poteva certamente ingannarsi sulle intenzioni dell'eloquente Patterson. Del resto, forse gli stessi laureati non avevano tutti capito le frasi prese a prestito da Marziale, da Stazio e da Orazio. Infatti, quando furono soli, Roger Hinsdale chiese al mentore:

— Signor Patterson, come tradurreste esattamente *creta signare diem*?

---

[61] Giorno da segnare con una pietra bianca. *(N.d.T.)*
[62] Questo giorno si segni con una pietra bianca (Marziale). *(N.d.T.)*
[63] Un giorno fausto non manchi d'avere un bel segno (Orazio). (N.d.T.)
[64] Notare un giorno con il gesso (Stazio). *(N.d.T.)*

— *Notare un giorno con il gesso,* il che equivale a notare con una pietra bianca, *lactea gemma.*… Come mai, Hinsdale, non avete capito, mentre sono certo che la signora Seymour ha dovuto…

— Oh! — esclamò Tony Renault.

— Ma sì! — affermò serio serio il nostro mentore. — Questo stupendo latino lo si capisce da sé…

— Oh! — disse ancora quel diavolo di Tony.

— Perché mai quell'oh?

— Perché il latino, anche se stupendo, non sempre si capisce da sé, come voi dite, signor Patterson — affermò Tony Renault. — Consentitemi di citarvi una frase e di chiedervi come la tradurreste.

Quell'incorreggibile ragazzo stava certamente per dirne una delle sue, come era solito fare. I suoi compagni non si sbagliarono.

— Vediamo… dite… — rispose il signor Patterson, aggiustandosi gli occhiali sul naso, con gesto dottorale.

— Ecco la frase: *Rosam angelum letorum.*

— Ah! — disse il signor Patterson, un po' sorpreso. — Di chi è la frase?

— Di un autore ignoto… ma ciò non importa! Che cosa può significare?

— Non significa nulla, Tony! Sono parole senza senso. *Rosam,* la rosa, all'accusativo; *angelum,* l'angelo, all'accusativo; *letorum,* dei felici, al genitivo plurale.

— Vi chiedo scusa — rispose Tony Renault, il cui occhio brillava maliziosamente — ma questa frase ha un significato preciso.

— Voi lo conoscete?

— Lo conosco.

— Bene, cercherò — concluse il signor Patterson.

E, in effetti, doveva cercare ancora per un pezzo, come si vedrà… Da quel giorno, la sosta trascorse in gite, alle quali spesso partecipò anche la signora Seymour. Bisognò visitare non soltanto la tenuta di Nording House, ma anche le terre della costa orientale. Bridgetown non fu la sola ad avere il privilegio di accogliere gli ospiti della ricchissima dama; essi spinsero le loro gite fino alle città del litorale, con grande gioia della signora Seymour per i complimenti che essi le facevano per la sua bella isola.

Nel corso di quella sosta, l'*Alert* fu di conseguenza completamente dimenticato dai suoi passeggeri. Mancò loro ogni occasione di tornare a bordo. Harry Markel e gli altri erano sempre all'erta e sebbene non fosse capitato nessun incidente a compromettere ogni cosa, non vedevano l'ora di lasciare la Barbados. In alto mare, sarebbero stati al sicuro da ogni pericolo e sarebbero finalmente giunti all'epilogo del dramma!

Si può ben dire, senza tema di esagerare, che l'isola è un immenso giardino, ricco di frutti e di fiori. Da questo giardino, che è anche orto, l'industria agricola trae, in grande abbondanza, il riso e il cotone della specie «barbadese», ricercato sui mercati europei. La produzione dello zucchero è molto importante e si può ben dire che gli stabilimenti industriali dell'isola prosperano continuamente, tanto che non si contano in essa meno di cinquecento officine.

In ripetute occasioni, nel visitare le altre città, i nostri amici dovettero prolungare la loro gita e furono nell'impossibilità di rientrare lo stesso giorno a Nording House. Ma si trattò di un fatto eccezionale, perché quasi tutte le sere essi si riunivano nei saloni del castello. Più volte, anzi, i notabili di Bridgetown, sua eccellenza il Governatore, i membri del consiglio esecutivo e alcuni alti funzionari presero posto alla mensa della signora Kethlen Seymour.

Il giorno 17 ebbe luogo una grande festa, con non meno di una sessantina di invitati, a conclusione della quale non mancarono i fuochi d'artificio. I giovani laureati ne ebbero tutti gli onori, senza distinzione di nazionalità.

La signora Seymour continuava a ripetere:

— Qui non voglio vedere né inglesi né francesi, né olandesi né svedesi né danesi… Qui vedo solo degli antiliani, miei compatrioti!

Dopo un concerto, nel quale fu eseguita della buona musica, furono predisposte le tavole del whist; il signor Horatio Patterson, compagno della signora Seymour, fece con legittimo orgoglio uno straordinario cappotto di dieci gettoni, di cui si parla ancora nelle Indie Occidentali.

Il tempo trascorse così, con incredibile rapidità; agli ospiti di Nording House i giorni parvero ore, e le ore, minuti, finché non giunse il 21 settembre senza che essi se ne fossero accorti. Harry Markel non

li aveva più rivisti a bordo dell'*Alert,* ma essi non avrebbero tardato ad arrivare, la partenza essendo stata fissata per il

La vigilia, tuttavia, la signora Seymour manifestò il desiderio di visitare l'*Alert,* con grande soddisfazione di Louis Clodion e dei suoi compagni, felici di farle gli onori della nave, come ella aveva fatto loro gli onori del suo castello. Quella brava dama voleva conoscere il capitano Paxton per ringraziarlo e per chiedergli un favore.

Le carrozze lasciarono di buon mattino la tenuta e andarono a fermarsi sulla banchina di Bridgetown.

La grande lancia della direzione marittima, in attesa ai piedi della scala del pontile, trasportò i visitatori a bordo.

Harry Markel era stato già avvisato dall'intendente; con i suoi compagni, , egli avrebbe fatto volentieri a meno di quella visita, nel timore di qualche imprevista complicazione. Ma non era possibile evitarla… — Vada al diavolo tutta quella gente! — aveva esclamato John Carpenter.

— Mandali pure al diavolo, ma ci vuole contegno — aveva risposto Harry Markel.

La signora Seymour fu accolta con il rispetto richiesto dall'alto posto da lei occupato alla Barbados. Ella offrì innanzi tutto al capitano l'espressione della sua gratitudine.

Harry Markel fu straordinariamente cortese nella sua risposta; e quando la castellana di Nording House aggiunse che, quale ricompensa per le attenzioni dell'equipaggio, ella gli concedeva una gratifica di cinquecento sterline, Corty diede il segnale degli evviva, i quali furono così calorosi da commuoverla sinceramente.

La signora Kethlen Seymour visitò poi il quadrato e le cabine. Condotta in seguito sul cassero, parve completamente soddisfatta degli impianti e della loro sistemazione; molti rallegramenti fece poi al signor Patterson, quando egli le mostrò il terribile serpente collocato in atteggiamento minaccioso, intorno all'albero, di mezzana.

— Possibile! — esclamò la signora Seymour. — Siete stato proprio voi ad uccidere questo orribile mostro?

— Io, proprio io — rispose il signor Patterson. — Se da morto ha un aspetto così spaventoso, giudicate com'era da vivo, quando dardeggiava verso di me la sua lingua di trigonocefalo!

Se a quelle parole Tony Renault non scoppiò a ridere, lo si deve al fatto che Louis Clodion tempestivamente lo pizzicò a sangue.

— Sembra vivo, peraltro, come quando l'ho ammazzato! — dichiarò il signor Patterson.

— Esattamente! — rispose Tony Renault, che il compagno non riuscì questa volta a controllare.

Tornata sul cassero, la signora Seymour si avvicinò ad Harry Markel e gli chiese:

— Partirete domani, capitano?

— Domani, signora, al levar del sole.

— Vorrei chiedervi un favore. Un giovane marinaio di venticinque anni, figlio di una mia domestica, deve tornare in Inghilterra per rivestire le funzioni di secondo sopra una nave mercantile. Vi sarei grata se gli deste un passaggio a bordo dell'*Alert.*

Era evidente che Harry Markel non poteva rifiutarle quel favore, gli convenisse o no, viaggiando la nave per conto della signora Seymour. Egli si limitò perciò a risponderle:

— Mandatelo a bordo, signora: vi sarà bene accolto.

La signora Seymour gli rinnovò i suoi ringraziamenti e poi si fece premura di raccomandare al capitano, per il viaggio di ritorno, il signor Patterson e i giovani passeggeri, dei quali ella si sentiva responsabile nei confronti delle loro famiglie.

Fu allora – ciò che più importava ad Harry Markel e ai suoi compagni e nel cui intento aveva corso tanti rischi – che la signora Seymour annunciò che, quel giorno stesso, il signor Patterson e i suoi giovani studenti avrebbero ricevuto il premio di settecento sterline, promesso a ciascuno di essi.

In uno slancio di sincerità, il signor Patterson rilevò che sarebbe stato un voler abusare della generosità della castellana di Nording House. Roger Hinsdale, Louis Clodion e altri si unirono a lui: Ma poiché la signora Seymour dichiarò che un rifiuto l'avrebbe offesa, nessuno osò insistere oltre, con grandissima soddisfazione di John Carpenter e di tutto l'equipaggio.

Dopo un amichevole addio al capitano dell'*Alert* e gli auguri di buon viaggio, la visitatrice e i suoi ospiti ripresero posto nella lancia e vennero ricondotti sulla banchina, dove le carrozze li riportarono al

castello per trascorrervi quell'ultimo giorno.

Quando tutti ebbero lasciato la nave, Corty disse:

— Finalmente!

— Per mille diavoli! — aggiunse John Carpenter. — Pensate: quegli imbecilli stavano per rifiutare il premio! Sarebbe stata grossa! Aver arrischiato la propria testa e tornarsene, poi, a mani vuote!

Ora i passeggeri non sarebbero tornati senza avere, in tasca, la somma che avrebbe raddoppiato gli utili dell'operazione.

— E quel marinaio? — disse allora Corty.

— Non sarà certo uno di più a metterci in imbarazzo! — rispose il nostromo.

— No, di certo — rispose Corty. — Penserò io a lui!

Quella sera, un grande pranzo riunì a Nording House le personalità più importanti della colonia e gli ospiti della signora Seymour. Terminato il pasto, furono scambiati altri addii e poi i passeggeri tornarono a bordo. Ciascuno di essi aveva ricevuto in ghinee, chiuse in un sacchetto di seta, il premio attribuito ai vincitori del concorso.

Un'ora prima di loro, era salito a bordo il giovane marinaio per il quale la signora Seymour aveva chiesto il passaggio ed era stato accompagnato alla cabina assegnatagli.

Ogni cosa era pronta per la partenza del giorno seguente; al levar del sole, l'*Alert* avrebbe lasciato il porto di Bridgetown, ultima sua sosta nelle Indie Occidentali.

CAPITOLO VII

COMINCIA LA TRAVERSATA

ALLE DIECI del mattino, l'*Alert* aveva lasciato dietro l'orizzonte i lontani contorni della Barbados, la più orientale isola della catena delle Micro-Antille.

Quella breve visita dei premiati al loro paese natale si era così compiuta in eccellenti condizioni, senza aver sofferto, nel corso del viaggio, quelle violente perturbazioni atmosferiche che sono frequenti in quei paraggi. Ora aveva inizio il viaggio di ritorno; ma la nave, di cui il giorno seguente Harry Markel e i suoi complici sarebbero stati padroni, invece di tornare in Europa, avrebbe fatto rotta verso i mari del Pacifico.

Pareva proprio che i passeggeri dell'*Alert* non avessero più alcuna possibilità di sfuggire alla sorte riservata loro dai banditi. La prossima notte sarebbero stati sorpresi nelle loro cabine e sgozzati, prima ancora di potersi difendere! Chi avrebbe mai svelato il dramma sanguinoso che si sarebbe svolto sull'*Alert?* Tra le informazioni marittime, il nome del trealberi sarebbe apparso tra quelli delle navi scomparse, corpo e beni, delle quali non si ha più notizia. Sarebbe stato inutile farne ricerca, quando, con altro nome e altra bandiera, dopo qualche lieve modifica all'attrezzatura, il capitano Markel avrebbe intrapreso le sue campagne brigantesche nei mari del Pacifico occidentale.

Non sarebbe stata certamente la presenza del nuovo marinaio ad apportare qualche speranza di salvezza. I passeggeri sarebbero stati in undici, a bordo, mentre Harry Markel e i suoi compagni erano soltanto in dieci. Ma questi ultimi godevano del vantaggio della sorpresa. Del resto, come opporre un'efficace resistenza a uomini robusti, avvezzi a versare il sangue di altri? Il massacro, poi, sarebbe stato compiuto durante la notte. Le vittime sarebbero state colpite nel son-

no. Implorare pietà da quei miserabili sarebbe stato inutile! Inutile aspettarsene…

Il piano di quell'audace furfante sarebbe pienamente riuscito. I suoi progetti sarebbero stati completamente realizzati; l'avrebbe spuntata anche contro le esitazioni di John Carpenter e di qualche altro. La navigazione attraverso le Antille non li aveva traditi e la sosta alla Barbados aveva avuto per loro il valore di settemila sterline, per non parlare del premio concesso dalla signora Seymour.

Il marinaio imbarcato sull'*Alert* si chiamava Will Mitz. Aveva venticinque anni, cinque di più di Roger Hinsdale, Louis Clodion e Albertus Leuwen.

Di media statura, robusto, snello, agile e svelto come richiede il mestiere di gabbiere, Will Mitz sembrava possedere onestà e schiettezza. Era anche servizievole, di buoni costumi, di condotta irreprensibile e di sentimenti profondamente religiosi. Non era stato mai punito e nessuno, più di lui, spiegava più sottomissione e più zelo nell'espletamento del servizio. Imbarcatosi per la prima volta a dodici anni, quale mozzo, era diventato in seguito novizio, marinaio, sottocapo. Era l'unico figlio della signora Mitz, vedova da più anni, la quale aveva mansioni di fiducia nel castello di Nording House.

Dopo un ultimo viaggio nei mari del Sud, Will Mitz era rimasto due mesi accanto a sua madre. La signora Seymour, che aveva potuto apprezzare le buone qualità di quel bravo giovane, riuscì a trovargli, valendosi delle sue relazioni, il posto di secondo a bordo di un bastimento che caricava a Liverpool per l'australiana Sydney. Non c'era dubbio: con le sue buone conoscenze pratiche di navigazione, intelligente e zelante com'era, Will Mitz avrebbe percorso la sua strada fino a raggiungere, in seguito, la posizione di ufficiale della marina mercantile. Oltre ad essere coraggioso e risoluto, egli possedeva il giusto colpo d'occhio e l'imperturbabile sangue freddo che sono indispensabili alla gente di mare e che ne costituiscono la principale virtù.

Will Mitz attendeva a Bridgetown l'occasione di imbarcarsi per Liverpool, quando l'*Alert* gettò l'ancora nel porto della Barbados. Fu allora che alla signora Seymour venne l'idea di mettersi d'accordo con il capitano Paxton, per assicurare il ritorno del giovane marinaio

in Europa. Era dunque nelle migliori condizioni che Will Mitz avrebbe attraversato l'Atlantico per recarsi a Liverpool, dove il trealberi sarebbe andato e dove Will Mitz avrebbe dovuto imbarcarsi. Da Liverpool, il signor Patterson e i suoi giovani compagni avrebbero raggiunto Londra per mezzo della ferrovia, per rientrare all'Antilian School, dove sarebbero stati accolti com'essi meritavano.

Ma Will Mitz non intendeva restare in ozio nel corso della traversata. Al capitano Paxton non sarebbe parso vero di utilizzarlo in sostituzione del marinaio che aveva avuto la disgrazia di perdere nella baia di Cork.

La sera del 21, dunque, Will Mitz aveva portato il suo sacco a bordo dell'*Alert* e, dopo aver salutato la signora Seymour, aveva baciato sua madre. La buona castellana lo aveva obbligato ad accettare, inoltre, una piccola somma, che gli avrebbe consentito di attendere, a Liverpool, la partenza della sua nave.

Benché tutti i quadri del posto dell'equipaggio non fossero occupati dai suoi uomini, Harry Markel preferì non mettere Will Mitz insieme con essi, ritenendo che potesse essere di ostacolo ai suoi progetti. Poiché c'era una cabina libera nel cassero, il nuovo passeggero ne prese subito possesso.

Al suo arrivo, Will Mitz aveva detto ad Harry Markel:

— Capitano Paxton, desidero rendermi utile a bordo. Sono a vostra disposizione; se credete, farò anch'io il mio quarto.

— D'accordo — aveva risposto Harry Markel.

Occorre dire che, osservando il personale della nave, Will Mitz non ne aveva ricavato una buona impressione. Non soltanto era rimasto poco soddisfatto del capitano dell'*Alert*, ma anche di John Carpenter, di Corty e degli altri. Se la manutenzione della nave gli era parsa irreprensibile, quei visi sui quali si leggevano tante passioni violente, quelle fisionomie truci, dove la doppiezza era mal dissimulata, non erano fatti per ispirargli fiducia. Decise, perciò, di mantenere un certo riserbo nei confronti dell'equipaggio.

D'altra parte, pur non conoscendo il capitano Paxton, Will Mitz ne aveva sentito parlare come di un eccellente marinaio, prima ancora che assumesse il comando dell'*Alert;* né la signora Seymour lo aveva scelto senza aver avuto precise informazioni.

Durante il loro soggiorno a Nording House, i giovani passeggeri inoltre avevano fatto sempre i migliori elogi del capitano, vantandone l'abilità, di cui aveva dato prova durante la tempesta al largo delle Bermude. Il viaggio di andata era stato compiuto in modo molto soddisfacente; perché nutrire delle preoccupazio ni per il viaggio di ritorno? Will Mitz ritenne che la poco favorevole impressione avuta all'arrivo sarebbe stata presto cancellata.

Quando seppe che Will Mitz aveva offerto i suoi servigi, Corty disse ad Harry Markel e a John Carpenter:

— Ecco una buona recluta, sulla quale non contavamo! Un famoso marinaio per comandare il quarto con te, John…

— E che si può mettere con assoluta fiducia al timone! — aggiunse non meno ironicamente John Carpenter. — Con un timoniere del genere, non vi sono da temere scarti di rotta: l'*Alert* filerà direttamente su Liverpool…

— Dove la polizia, senza dubbio, avvertita in un modo o nell'altro — riprese Corty — ci riceverebbe all'arrivo con gli onori che ci sono dovuti.

— Smettetela di scherzare — disse Harry Markel. — Ciascuno tenga a posto la lingua ancora per ventiquattr'ore.

— Tanto più — fece rilevare John Carpenter — che ho avuto l'impressione che questo soldatino di marina ci guardasse in modo strano.

— In ogni caso, rispondetegli poche parole — disse Harry Markel — oppure non rispondetegli affatto, se avesse voglia di parlare! E, soprattutto, fate in modo che Morden non ricominci a fare qui ciò che ha fatto a Santa Lucia.

— Quando non ha bevuto — concluse Corty — Morden è muto come un pesce; faremo in modo che non beva, prima che noi tutti si possa brindare alla salute del capitano Markel!

Del resto, non parve che Will Mitz volesse fare conversazione con gli uomini dell'equipaggio. Sin dal suo arrivo, andò nella sua cabina e vi depose il sacco, in attesa del ritorno dei passeggeri. Il giorno seguente aveva dato una mano a spiegare le vele.

Il primo giorno, Will Mitz incontrò a poppa ciò che non avrebbe trovato a prua della nave: dei bravi ragazzi che si interessavano a lui.

Tony Renault e Ma-gnus Anders in particolare si mostrarono felici di poter parlare di mare con un marinaio.

Dopo colazione, Will Mitz andò a passeggiare sul ponte, fumando la pipa.

L'*Alert* portava le sue vele basse, le vele di gabbia e i velacci. Avrebbe dovuto correre una lunga bordata al nord-est, in modo da passare all'aperto del canale di Bahama al di là delle Antille, per sfruttare le correnti del Gulf Stream che si dirigono verso l'Europa. Will Mitz si stupì quindi nel constatare che il capitano avesse preso le mure a destra, invece di prenderle a sinistra, la qualcosa lo allontanava con capo al sud-est. Senza dubbio, Harry Markel aveva le sue buone ragioni per agire in quel modo; non spettava a Will Mitz interrogarlo su questo fatto. Egli diceva a se stesso che l'*Alert,* dopo aver percorso cinquanta o sessanta miglia, avrebbe ripreso la sua rotta verso il nord-est.

In realtà, non era senza motivo che Harry Markel manovrava in modo da raggiungere la punta meridionale dell'Africa é, ogni tanto, osservava se l'uomo al governo del timone manteneva la nave in quella direzione.

Tony Renault, Magnus Anders, e altri due o tre compagni chiacchieravano intanto con il giovane marinaio, passeggiando ora sul polite, ora sul cassero. Essi gli-rivolgevano delle domande concernenti il suo mestiere, cosa che fin allora non avevano potuto fare con il poco loquace capitano. Will Mitz, se non altro, rispondeva volentieri, e volentieri chiacchierava con loro per l'amore che essi manifestavano per le cose di mare.

— Quali paesi avete visitato nel corso dei vostri viaggi al servizio dello stato e al servizio della marina mercantile? — gli chiesero.

— Io viaggio dall'età di dodici anni — rispose Will Mitz — che è come dire dall'infanzia…

— Avete attraversato molte volte l'Atlantico e il Pacifico? — domandò Tony Renault.

— Molte volte, in verità, sia a bordo di velieri sia a bordo di steamer.

— Avete fatto qualche campagna su navi da guerra? — disse Magnus Anders.

— Sì — rispose Will Mitz — quando l'Inghilterra mandò una sua squadra nel golfo di Pecilì.

— Siete stato in Cina! — esclamò Tony Renault, senza nascondere la sua ammirazione per un uomo che si era avvicinato alle rive del Celeste Impero.

— Sì, signor Renault, e vi assicuro che l'andare in Cina non è più difficile dell'andare alle Antille.

— E su quale nave? — chiese John Howard.

— Sull'incrociatore corazzato *Standard,* contrammiraglio sir Harry Walker.

— Eravate imbarcato come mozzo, allora? — domandò Magnus Anders.

— Proprio così, come mozzo.

— Vi erano cannoni grossi a bordo dello *Standard?* — chiese Tony Renault.

— Molto grossi: di venti tonnellate.

— Venti tonnellate! — ripeté Tony Renault.

Era facile capire come sarebbe stato felice quell'intrepido ragazzo se avesse potuto sparare con uno di quei formidabili pezzi di artiglieria.

— Ma non è certo a bordo delle navi da guerra che avete navigato più a lungo… — aggiunse Louis Clodion.

— No — rispose Will Mitz. — Sono rimasto tre anni nella marina dello stato ed è in quella mercantile che ho fatto il mio noviziato di gabbiere.

— Su quali bastimenti? — chiese Magnus Anders.

— Il *Nortb's Brothers* di Cardiff, con il quale sono andato a Boston, e il *Great Britain* di New Castle.

— Una grossa nave? — disse Tony Renault.

— Certo, una nave da carbone di tremilacinquecento tonnellate; andava a Melbourne a carico completo.

— Che cosa riportavate di là?

— Grano australiano, con destinazione Leith, il porto di Edimburgo.

— Vi piace di più navigare a vela o a vapore? — riprese Niels Harboe.

— Preferisco la vela, soprattutto — rispose Will Mitz. — Viaggiare a vela è più da marinaio; in generale, il viaggio richiede lo stesso tempo. E poi, non si naviga in mezzo al fumo prodotto dal carbone, e non c'è nulla di più bello di un bastimento coperto di vele, che riesce a fare le sue quindici o le sue sedici miglia all'ora!

— Vi credo! — replicò Tony Renault, che la fantasia trasportava attraverso tutti i mari del mondo. — Come si chiama la nave sulla quale vi imbarcherete?

— *Elisa Warden*, di Liverpool. Un magnifico quattroalberi d'acciaio, di tremila e ottocento tonnellate, tornata da Thio, Nuova Caledonia, con un carico di nichel.

— Che cosa caricherà in Inghilterra? — chiese John Howard.

— Carbon fossile per San Francisco — rispose Will Mitz. — So già che è stato noleggiato per tornare a Dublino con un carico di grano dell'Oregon.

— Quanto dovrebbe durare il viaggio? — chiese Magnus Anders.

— Undici o dodici mesi circa.

— Ecco le traversate che vorrei fare! — esclamò Tony Renault. — Un anno tra il cielo e l'acqua! L'Oceano Atlantico, il mare del Sud, l'Oceano Pacifico!

Si va dal capo Horn… si ritorna dal capo di Buona Speranza! È quasi il giro del mondo!

— A voi sarebbe piaciuta la grande navigazione… — rispose Will Mitz, sorridendo.

— Certamente! Più ancora come marinaio che come passeggero!

— Ben detto! — disse Will Mitz. — Vedo che avete passione per il mare!

— Magnus Anders e lui — disse Niels Harboe, ridendo — se si lasciasse fare a loro, assumerebbero la direzione della nave, mettendosi al timone uno dopo l'altro.

— Purtroppo — fece rilevare Louis Clodion — Magnus e Tony sono troppo grandi per fare il loro noviziato nella marina…

— Si direbbe che abbiamo sessantanni! — rispose Tony Renault.

— No, ma ne abbiamo venti… — confessò il giovane svedese — e forse è troppo tardi.

— Chi lo sa? — rispose Will Mitz. — Voi siete arditi, svelti, ro-

busti; con queste doti il mestiere si impara presto! Certo, vai meglio cominciare da giovani, ma per il marinaio della marina mercantile l'età non è prescritta.

— Quando avranno terminato gli studi, Tony e Magnus decideranno che cosa fare — disse Louis Clodion.

— Quando si è usciti dall'Antilian School — concluse Tony Renault — si può fare qualunque mestiere. Non è vero, signor Patterson?

Il mentore, allora giunto, sembrava un po' preoccupato. Forse pensava alla famosa frase latina di cui non aveva ancora trovato il significato. Tuttavia non ne fece parola; Tony Renault, che lo guardava con aria maliziosa, non vi fece allusione. Messo al corrente della conversazione, diede ragione al giovane pensionante che reggeva con mano sicura la bandiera della scuola. Ed ecco che il brav'uomo si propone quale esempio. Egli era l'economo della scuola e, come tale, assolutamente estraneo a ogni cognizione marittima. Non aveva mai viaggiato attraverso gli oceani, nemmeno in sogno. In fatto di navi, aveva soltanto visto quelle che risalgono o discendono il Tamigi e attraversano Londra. Ebbene, per il solo fatto di far parte del personale amministrativo del celebre istituto, si era trovato capace di affrontare le collere di Nettuno! Certo, agli inizi, per alcuni giorni, le scosse del rollo…

— Rollio — suggerì Tony Renault.

— Già, rollio… — riprese il signor Patterson — del rollio e del bec… sì, del beccheggio, mi hanno fatto soffrire, ciò che sembra! Ora, però, sono corazzato contro il mal di mare. Non ho forse il piede del marinaio? Credetemi… *experto crede Roberto.*[65]

— Horatio — suggerì nuovamente Tony Renault.

— Horatio… poiché mi fu dato il nome del divino Fiacco.[66] E se non desidero affatto lottare contro le tempeste, i tornados, i cicloni, o essere il trastullo di tormente e uragani, se non altro li contemplerò con occhio sicuro e senza impallidire.

— Vi faccio i miei complimenti, signor Patterson — rispose Will Mitz. — Del resto, sia detto tra noi, è sempre meglio non farne l'e-

[65] Credi all'esperto Roberto. *(N.d.T.)*

[66] Appunto il poeta Quinto Fiacco Orazio. *(N.d.T.)*

sperienza. Ci sono passato anch'io, e ho visto qualche volta i più coraggiosi in preda al terrore, quando si sentivano impotenti dinanzi alla tempesta.

— Non pensate — disse il signor Patterson — che io dica ciò per provocare il furore degli elementi! — Lungi da me un pensiero del genere, che non sarebbe né da uomo prudente né da mentore, e tanto meno da uno che ha carico di giovani anime e che sente il peso della propria responsabilità! Del resto, Will Mitz, spero che non avremo da temere nulla di simile.

— Lo spero anch'io, signor Patterson. In questo periodo dell'anno, il cattivo tempo è raro, in questa parte dell'Atlantico. Un uragano può sempre capitare e non si sa mai quanto durerà, né che cosa sarà. Ne avremo qualcuno, certamente, perché sono frequenti in settembre; mi auguro soltanto che non si mutino in tempesta.

— Lo speriamo tutti — rispose Niels Harboe. — Tuttavia, in caso di cattivo tempo, possiamo avere intera fiducia nel nostro capitano. E un abile marinaio.

— E vero — rispose Will Mitz. — So che il capitano Paxton ha esperienza e ho sentito parlare di lui molto bene, in Inghilterra.

— Con ragione — dichiarò Hubert Perkins.

— Avete visto all'opera anche l'equipaggio? — chiese Will Mitz.

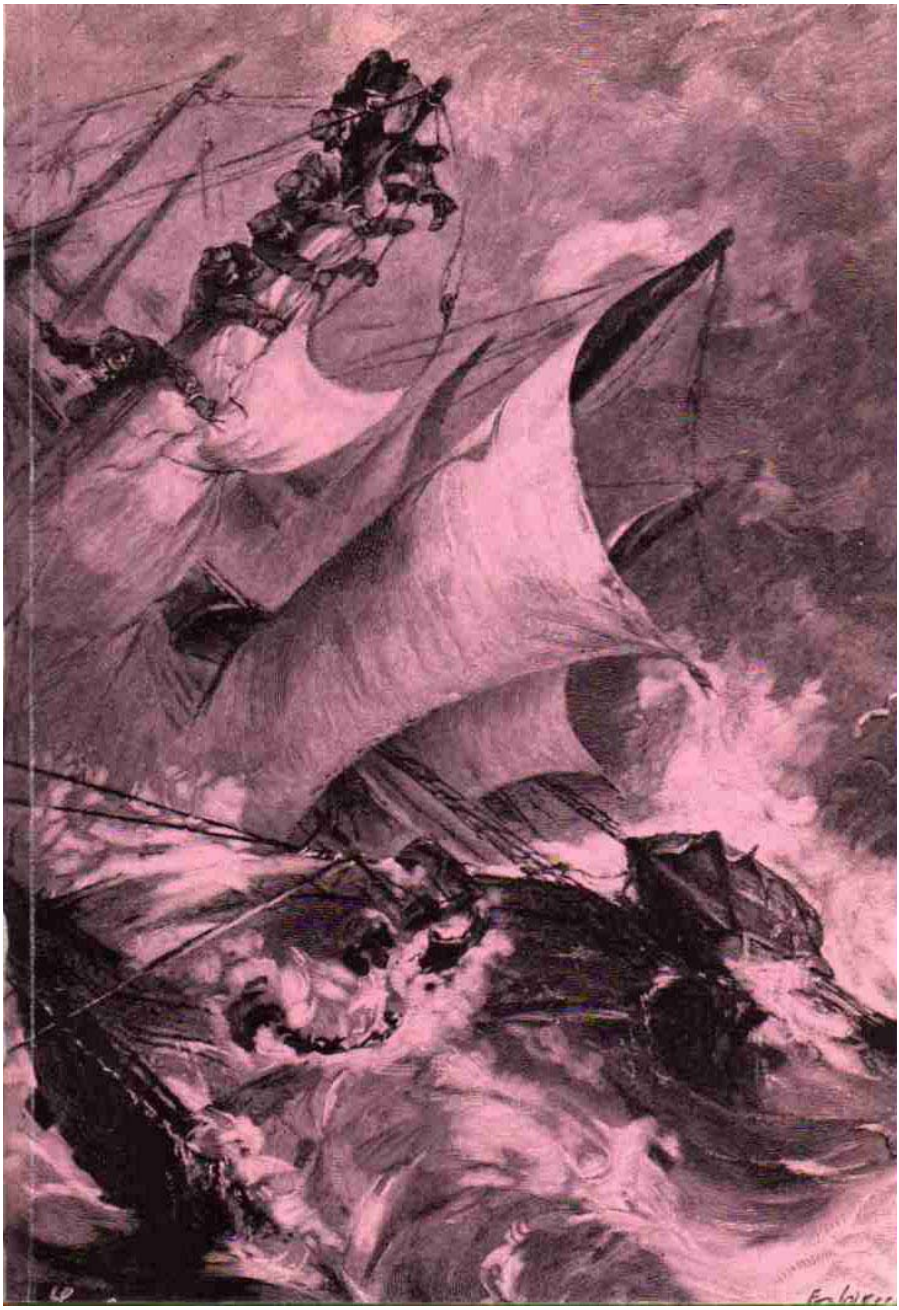
— John Carpenter sembra un secondo molto capace — disse Niels Harboe — e i suoi uomini conoscono bene la manovra.

— Non parlano molto — fece rilevare Will Mitz.

— E vero, ma la loro condotta è buona — rispose Magnus Anders. — A bordo la disciplina è severa e il capitano Paxton non lascia mai scendere a terra nessun marinaio. Non si può muovere loro nessun rimprovero.

— Tanto meglio — disse Will Mitz.

— Non chiediamo che una cosa — aggiunse Louis Clodion — e cioè che la campagna prosegua nelle condizioni in cui si è svolta fin oggi.



CAPITOLO VIII

SOPRAGGIUNGE LA NOTTE

TRASCORSE così la prima mattina del viaggio di ritorno. La vita di bordo cominciava a riprendere il suo corso regolare, la cui monotonia non poteva essere interrotta se non da qualche incidente di mare, assai rari quando il tempo è bello e il vento favorevole.

Come di consueto, il pranzo fu servito nel quadrato, dove si riunivano i passeggeri, sotto la presenza del signor Patterson e le attenzioni dello steward.

Harry Markel, invece, si fece servire il suo in cabina, come al solito.

Poiché è consuetudine che nelle navi mercantili il capitano segga alla mensa del quadrato, ciò parve alquanto strano a Will Mitz, il quale cercò di attaccar discorso con John Carpenter e con altri membri dell'equipaggio. Non percepì nulla di quel cameratismo che di solito nasce spontaneamente tra la gente di mare.

Eppure, per le funzioni che egli doveva esercitare a bordo della *Elisa Warden*, il secondo dell'*Alert* avrebbe potuto benissimo trattarlo da pari a pari.

Terminato il pasto, Will Mitz risalì sul ponte insieme con i giovani che lo avevano accolto con tanta cordialità.

Nel pomeriggio, le distrazioni non mancarono: poiché il vento era moderato e la velocità media, dall'alto del cassero furono buttate in mare alcune lenze e i passeggeri si abbandonarono al piacere della pesca, con buoni risultati.

Ai più appassionati – Tony Renault, Magnus Anders, Niels Harboe e Axel Wickborn – si unì Will Mitz, il quale era un pescatore assai abile.

Nulla egli ignorava del mestiere del marinaio, dotato com'era di una sveltezza e di una intelligenza che non sfuggirono né ad Harry

Markel né al nostromo.

Quella pesca assorbì alcune ore. Furono presi boniti di ottima qualità e anche uno di quei grossi storioni, le cui femmine, che pesano circa duecento chili, portano un milione di uova: specie abbondantissima nell'Atlantico e nel Mediterraneo.

Le lenze apportarono anche molti di quei merluzzi che seguono in gran numero i bastimenti, alcuni scyphias, dei pesci spada, e anche alcuni girinoti dal corpo allungato come quello dei serpenti i quali frequentano volentieri i paraggi dell'America.

Prima che Will Mitz potesse impedirglielo, il signor Patterson ebbe l'imprudenza di prenderne in mano uno: una scarica elettrica lo fece rotolare fino all'abitacolo.

Fu subito rialzato, ma gli occorse qualche tempo per riprendersi.

— È pericoloso toccare quelle bestie — gli fece rilevare Will Mitz.

— Me ne sono accorto… troppo tardi — rispose il signor Patterson, allungando le braccia intorpidite dalla scossa.

— Dopo tutto, si dice che queste scariche facciano meraviglie per i reumatismi — dichiarò Tony Renault.

— Tanto meglio, allora; poiché soffro un po' di reumatismi, eccomi guarito per tutta la vita!

L'incidente al quale i passeggeri presero maggior interesse fu l'incontro di tre o quattro balene.

Questi cetacei si vedono di rado nei paraggi delle Antille, che i balenieri non hanno l'abitudine di considerare come luoghi di pesca.

— È soprattutto nel Pacifico che i bastimenti danno loro la caccia — disse Will Mitz — sia a nord, nelle ampie baie della Colombia inglese, dove esse depositano i loro piccoli, sia nel sud, sulle coste della Nuova Zelanda.

— Avete mai cacciato la balena? — chiese Louis Clodion.

— Sì, per un'intera stagione, a bordo del *Wrangel* di Belfast, nei dintorni delle isole Kurili e nel mare di Okhotsk. Ma bisogna essere forniti di piroghe, lenze, fiocine e fiocinieri. E la cosa non è senza rischio, quando si è trascinati lontano. Questa pesca fa le sue vittime.

— Dà utili? — chiese Niel Harboe.

— Sì e no — rispose Will Mitz. — L'abilità è una buona cosa, ma

la fortuna conta di più; spesse volte capita che la campagna finisca prima ancora che sia stato possibile catturare una baléna!

Le balene segnalate soffiavano ad almeno tre miglia *d*all'*Alert* e non fu possibile accostarle un po' di più, con vivo rammarico dei passeggeri. Anche se avesse spiegato tutte le vele, il trealberi non avrebbe potuto correre di più. Quei cetacei filavano verso l'est con tale rapidità che una piroga avrebbe fatto molta fatica a raggiungerle.

Man mano che il sole si abbassava sull'orizzonte, il vento tendeva a scemare.

A occidente, le nuvole, spesse e livide, erano immobili. Se il vento si fosse alzato da quella parte, sarebbe stato vento da uragano e non sarebbe durato. Dal lato opposto, si accumulavano grossi vapori che salivano fino allo zenith e che avrebbero reso oscurissima la notte.

C'era anche da temere che il cielo si illuminasse di lampi e risonasse degli scoppi della folgore. La calura era intensa, la temperatura greve, l'atmosfera satura di elettricità.

Nel corso della pesca, Harry Markel aveva dovuto far mettere in acqua una lancia, alcuni di quei pesci essendo così pesanti da non poterli issare direttamente a bordo.

Poiché il mare si manteneva calmo, la lancia non fu fatta risalire a bordo: senza dubbio, Harry Markel aveva le sue buone ragioni per lasciarla in acqua.

L’Alert aveva tutte le vele spiegate per approfittare degli ultimi soffi di vento, e Will Mitz suppose che il capitano avrebbe ripreso un'altra bordata verso il nord-est non appena la brezza fosse cresciuta. Aveva atteso tutto il giorno che fosse dato l'ordine di virare di bordo' e non riusciva a capire quali fossero le intenzioni di Harry Markel.

Il sole sparì dietro le grosse nuvole, il cui spessore intercettava i suoi ultimi raggi. La notte sarebbe sopraggiunta rapidamente, il crepuscolo essendo di breve durata nelle latitudini vicine al tropico.

Avrebbe Harry Markel mantenuto quella velatura fino al giorno dopo? Will Mitz credeva di no. Un uragano sarebbe potuto scoppiare, e si sa con quale violenza e rapidità essi si scatenano in quella zona. Sorpresa con tutte le vele spiegate, la nave non ha il tempo di mollare le scotte, e ammainare le vele. In pochi istanti, essa può inclinarsi fino a radere l'acqua e, in questo caso, è costretta a tagliare la

sua alberatura per risollevarsi.

Un marinaio prudente non oserebbe correre rischi del genere e, a meno che il tempo non sia assolutamente stabile, preferisce rimanere soltanto con le vele di gabbia, la vela di trinchetto, la randa e i fiocchi.

Verso le sei, dopo essere montato sul cassero, dove il signor Patterson e i suoi giovani compagni si erano raccolti, Harry Markel ordinò di togliere la tenda, come si faceva ogni sera. Poi, dopo aver osservato un'ultima volta il tempo, ordinò:

— Serrate i controvelacci e i velacci!

L'ordine fu subito trasmesso da John Carpenter e l'equipaggio cominciò ad eseguirlo.

È superfluo dire che, come al solito, Tony Renault e Magnus Anders si arrampicarono sulle sartie dell'albero maestro, con un'agilità e una sveltezza che suscitavano sempre nel mentore ammirazione e inquietudine, oltre al rammarico di non poterli imitare.

Questa volta, Will Mitz li seguì e non fu meno svelto di loro. Essi raggiunsero quasi nello stesso momento le barre e tutti e tre cominciarono a serrare il gran velaccio.

— Tenetevi saldamente — disse loro Will Mitz. — È una precauzione che bisogna prendere sempre, anche quando la nave non è agitata dal rollio.

— Ci teniamo saldamente — rispose Tony Renault. — Daremmo un dispiacere troppo grosso al signor Patterson, se cadessimo in mare!

Tutti e tre riuscirono a serrare la vela contro il pennone, che era stato ammainato sul colombiere dell'albero maestro, dopo aver eseguito l'operazione per i controvelacci.

Nello stesso tempo, i marinai facevano la stessa cosa con l'albero di mezzana; poco dopo furono serrali anche il secondo fiocco, il controfiocco e la controranda di poppa.

La nave rimase con le due vele di gabbia, la vela di trinchetto, la brigantina e il piccolo fiocco, che gli ultimi soffi di vento gonfiavano appena.

Aiutato appena dalla corrente che portava verso l'est, il trealberi avrebbe fatto poca strada, fino al levar del sole.

Ma Harry Markel non si sarebbe affatto sorpreso se fosse sopraggiunto qualche improvviso uragano.

In pochi istanti, avrebbe fatto ammainare la vela di trinchetto e serrare le due vele di gabbia.

Quando. Will Mitz ridiscese, con Tony Renault e Magnus Anders, andò a osservare la bussola, sul cassero, rischiarata dalla lampada dell'abitacolo.

Poiché l'*Alert* doveva aver percorso, dal mattino, una cinquantina di miglia verso il sud-est, egli ora riteneva che il capitano avrebbe preso un'altra bordata per la notte, questa volta, però, verso il nord-est.

Harry Markel comprese che Will Mitz era un po' sorpreso nel vedergli mantenere quella rotta. Tuttavia, disciplinato com'era, egli non si sarebbe mai permesso di fare qualche osservazione al riguardo.

Dopo aver dato un'altra occhiata alla bussola – Corty era al timone – egli esaminò le condizioni del cielo e andò a sedersi ai piedi dell'albero maestro.

In quel momento Corty, sicuro di non essere sentito, si avvicinò ad Harry Markel e gli disse:

— Credo che Mitz pensi che non siamo sulla buona strada! Ebbene, ce lo metteremo questa notte, lui e gli altri e nessuno impedirà loro di raggiungere Liverpool a nuoto, se i pescecani lasceranno loro le gambe!

Il furfante ritenne certamente la battuta molto spiritosa; scoppiò infatti in una sonora risata, che Harry Markel però represse con uno sguardo. John Carpenter li raggiunse:

— Continueremo a trascinarci dietro la grande lancia, Harry? — chiese.

— Sì, John; potrebbe servirci.

— Per il caso che avessimo bisogno di completare fuori l'operazione…

Quella sera la cena fu servita alle sei e mezzo. Sulla tavola fecero la loro apparizione numerosi pesci pescati durante il giorno, sapientemente cucinati e presentati da Ranyah Cogh.

Il signor Patterson dichiarò di non aver mangiato mai nulla di meglio, soprattutto riguardo ai boriiti, ed espresse la speranza che i gio-

vani pescatori sapessero prenderne altri della stessa specie, nel corso della traversata.

Dopo il pasto, tutti salirono sul cassero, dove contavano di aspettare che si facesse notte per raggiungere le loro cabine.

Nascosto dietro le nuvole, il sole non era ancora scomparso del tutto; l'oscurità non sarebbe stata completa, dunque, prima di una buona oretta.

Fu in quell'istante che Tony Renault credette di scorgere una vela, in direzione dell'est; quasi subito si udì la voce di Will Mitz:

— Nave a sinistra, dinanzi a noi!

Lo sguardo di tutti si volse da quella parte.

Una grande nave, con le vele di gabbia e le basse vele, era apparsa a circa quattro miglia di distanza. Senza dubbio, là soffiava un po' più di vento; con andatura a giardinetto, essa faceva rotta a controbordo dell'*Alert.*

Louis Clodion e Roger Hinsdale andarono a prendere il binocolo e guardarono il bastimento che si avvicinava, diretto a nord-ovest.

— Dannata nave! — mormorò John Carpenter ad Harry Markel. — Tra un'ora sarà dinanzi a noi!

La riflessione del nostromo era stata fatta anche da Corty e dagli altri. Se il vento fosse cessato del tutto, le due navi sarebbero rimaste nella bonaccia durante tutta la notte, forse a mezzo miglio o a un quarto di miglio l'una dall'altra! Se, una prima volta, sulla costa d'Irlanda, Harry Markel aveva potuto felicitare se stesso per non averla finita con i suoi passeggeri, ora le circostanze non erano più le stesse. Il denaro della signora Seymour era a bordo, è vero, ma sarebbe stato possibile mettere in esecuzione i loro progetti raminosi, in prossimità di quella nave?

— Maledizione! — ripeteva John Carpenter — non riusciremo mai, dunque, a sbarazzarci di questi studenti? Dovremo aspettare per forza di cose la prossima notte?

Approfittando di un po' di vento, la nave si avvicinava all'*Alert;* ma quel po' di vento presto le sarebbe venuto meno.

Era un grosso trealberi, diretto forse a un'isola delle Antille o a un porto del Messico.

Non era possibile riconóscerne la nazionalità: al picco della randa

non sventolava nessuna bandiera. Sembrava, tuttavia, che il bastimento dovesse essere americano, a giudicare dalla sua struttura e dalla sua attrezzatura.

— Non sembra molto carico — fece notare Magnus Anders.

— Direi proprio che navighi in zavorra — rispose Will Mitz.

Tre quarti d'ora dopo, la nave non era più che a due miglia dall'*Alert.*

Poiché la corrente la portava in quella direzione, Harry Markel sperava che, sorpassato l'*Alert,* essa fosse stata, tra l'una e le quattro del mattino, cinque o sei miglia lontano. Se a bordo ci fosse stata lotta, le grida non sarebbero state udite a quella distanza.

Mezz'ora dopo, quando il crepuscolo cedette il passo alla notte, non soffiava alito di vento. Le due navi erano nella bonaccia, a meno di mezzo miglio l'una dall'altra.

Verso le nove, il signor Patterson disse con voce assonnata:

— Non vi pare, amici miei, che sia ora di andare a dormire?

— Non è tardi, signor Patterson — rispose Roger Hinsdale.

— Dormire dalle nove di sera alle sette del mattino è troppo, signor Patterson — aggiunse Axel Wickborn.

— Tornerete in Europa grasso come un monaco, signor Patterson — disse Tony Renault, curvando le braccia intorno alla pancia.

— Non abbiate paura, a questo riguardo — rispose E mentore. — Saprò sempre mantenermi nei giusti limiti, tra la magrezza e l'obesità.

— Signor Patterson, conoscete il detto tramandatoci dagli antichi saggi? —

riprese Louis Clodion.

E cominciò a ripetere i primi versi di quella sentenza della scuola salernitana:

— *Sex horas dormire, sai est…*[67]

— *Juveni senique…* — continuò Hubert Perkins.

— *Septem pigro…* — proseguì John Howard.

---

[67] La sentenza dice: « sex horas dormire sat est juvenique senique, septem vix pigro, nulli concedimus octo». E cioè: «Dormire sei ore è abbastanza tanto per il giovane quanto per il vecchio; appena al pigro concediamo sette ore, a nessuno otto ». (N.d. T.)

— *Nulli concedimus octo!* — completò Roger Hinsdale.

Se E signor Horatio Patterson fu lusingato neE'udire quella citazione latina uscire successivamente dalla bocca dei suoi laureati, non è necessario saperlo. Egli voleva andare a dormire perché aveva sonno, e perciò rispose:

— Restate pure, se vi fa piacere, a respirare l'aria della sera sul cassero… Sarò quel *piger*… sarò anche quel *nullus*… ma io vado a letto!

— Buona notte, signor Patterson!

Il mentore ridiscese sul ponte ed entrò nella sua cabina. Quando si fu sdraiato sul lettino ed ebbe aperto lo sportello per ottenere un po' di frescura, si addormentò del sonno dei giusti, dopo aver mormorato queste parole:

«Rosam… letorum… angelum…»

Louis Clodion e i suoi compagni rimasero ancora un'ora all'aria aperta. Parlarono del viaggio alle Antille, richiamando alla memoria questa o quella circostanza che li aveva maggiormente impressionati, pensando alla gioia di raccontare alla propria famiglia ciò che avevano fatto e visto.

Harry Markel aveva issato il suo fanale bianco allo strallo dell'albero di trinchetto; il capitano della nave invece aveva issato il suo a prua.

Richiedono ciò ovvi motivi di prudenza, soprattutto nelle notti oscure, e in particolare quando correnti e contro-correnti possono provocare qualche collisione. Dal cassero si vedeva oscillare il fanale di quella nave che, senza cambiar posto, si dondolava sotto la spinta deE'onda lunga.

Tony Renault si riprometteva, questa volta, di non andare oltre le *sex horas* raccomandate dalla scuola salernitana. Avrebbe lasciato la cabina prima delle cinque per andare sul cassero; se la nave fosse stata ancora di fronte sull'*Alert*, si sarebbe issata la bandiera per chiederle la sua nazionalità.

Verso le dieci, tutti i passeggeri dormivano, tranne Will Mitz, E quale passeggiava sul ponte.

Mille pensieri agitavano la mente del giovane marinaio. Pensava alla Barbados, dove non sarebbe tornato che fra tre o quattro anni… a

sua madre, che per molto tempo non avrebbe più rivisto… al suo imbarco sull'*Elisa Warden.*… al posto che vi doveva occupare… e a quel viaggio che lo avrebbe condotto attraverso mari a lui nuovi.

Pensava anche sull'*Alert,* sul quale si era imbarcato… a quei giovani che gli ispiravano tanta simpatia… a Tony Renault e a Magnus Anders, che avevano tanta passione per la navigazione.

Il suo pensiero andava poi all'equipaggio dell'*Alert,* e al capitano Paxton, la cui persona gli ispirava un'involontaria avversione; a quei marinai così poco inclini ad accoglierlo tra di loro! Non avrebbe mai immaginato che fossero così! Avrebbe avuto motivo, in seguito, di mutare quella sfavorevole impressione?

Assorto nei suoi pensieri, Will Mitz andava dal casteHo di prua al cassero. Alcuni marinai sì. erano allungati lungo le impavesate; qualcuno di essi già dormiva, altri parlavano a bassa voce.

Poiché quella notte non si poteva far nulla, Harry Markel era andato nella sua cabina, dopo aver dato ordine di avvertirlo, se il vento si fosse alzato.

John Carpenter e Wagah, sul cassero, guardavano E fanale del trealberi, la cui luce si affievoliva. Cominciava a levarsi un po' di bruma. La luna era nuova e le stelle si spegnevano un po' per volta, celate dalla nebbiolina; l'oscurità regnava profonda.

La nave vicina all'*Alert* presto non fu più visibile. Ma essa era là… Se si fossero udite delle grida, essa avrebbe messo in mare le sue imbarcazioni e forse avrebbe raccolto qualche vittima.

La nave doveva avere venticinque o trenta uomini di equipaggio; come sostenere una lotta contro di essi, se avessero voluto ingaggiarla? Harry Markel aveva dunque ragione di voler attendere. Lo aveva anche detto: ciò che non si può fare questa notte, si farà domani notte. Allontanandosi sempre più dalle Antille, in direzione sud-est, l'*Alert* avrebbe incontrato sempre più raramente qualche nave. Di giorno, se gli alisei avessero ripreso a soffiare, Harry Markel avrebbe dovuto certamente virare e volgere la prua a nord-ovest, per non suscitare sospetti nell'animo di Will Mitz.

Mentre John Carpenter e Wagah così parlavano sul cassero, altri due marinai parlottavano a sinistra, presso il castello di prua.

Erano Corty e Ranyah Cogh. Stavano spesso insieme, perché

Corty gironzolava sempre nelle vicinanze deEa cucina per agguantare qualche buon boccone che E cuoco metteva da parte per lui.

Ecco che cosa essi dicevano, che era poi ciò che pensavano i loro compagni, ai quali non pareva l'ora di farsi padroni della nave.

— Harry è fin troppo prudente, Corty…

— Forse, Cogh… ma forse non ha torto. Se si fosse sicuri di sorprenderli nelle loro cabine, nel sonno, si manderebbero all'altro mondo senza dar loro il tempo di cacciare un grido.

— Un colpo di coltello alla gola dà troppo fastidio per permettere di invocare soccorso.

— Certamente, Ranyah; ma è anche possibile che cerchino di difendersi' Quella maledetta nave non si sarà forse avvicinata di più, nella bruma? Se uno di questi giovanotti si butta in mare e riesce a raggiungere la nave, il capitano farebbe presto a mandare una ventina d'uomini a bordo dell*Alerti* Non saremmo in numero sufficiente per difenderci e faremmo il viaggio di ritorno alle Antille, e poi quello per l'Inghilterra, in fondo alla stiva! E questa volta i poliziotti saprebbero ben custodirci in prigione… E tu sai che cosa ci aspetta, Ranyah!

— Il diavolo ci ha messo la coda, Corty! Dopo tante circostanze fortunate, ecco che la mala sorte manda questa nave sulla nostra rotta! E la bonaccia che sopraggiunge! Eppure, basterebbe un'ora di vento per allontanarci di cinque o sei miglia!

— Forse il vento verrà prima dell'alba — replicò Corty. — A proposito, bisogna fare attenzione a quel Will Mitz; non mi sembra uomo da lasciarsi facilmente sorprendere.

— Penserò io a lui — disse Ranyah Cogh. — Nella sua cabina o sul ponte, non importa dove sarà! Un buon colpo tra le spalle e non avrà nemmeno il tempo di voltarsi… e poi, subito in mare.

— Non passeggiava sul ponte, poco fa? — chiese Corty.

— Sì, ma ora non lo vedo più — rispose Cogh. — A meno che non sia sul cassero…

— No, Ranyah, sul cassero ci sono John Carpenter e lo steward. Ecco che ne scendono…

— Allora, Will Mitz sarà rientrato nel quadrato. Se quella dannata nave non fosse là, questo sarebbe il momento buono… In pochi mi-

nuti, non ci sarebbe più nessun passeggero a bordo.

— Poiché non c'è nulla da fare — concluse Corty — andiamo a dormire.

Raggiunsero il posto, mentre due uomini rimanevano di quarto a prua.

Rannicchiato sotto il casteEo, dove non poteva essere visto, Will Mitz aveva ascoltato la conversazione. Ora sapeva tutto! Sapeva in quali mani era caduta la nave. Sapeva che il capitano era Harry Markel e che quei miserabili intendevano buttare i passeggeri in mare. Sapeva anche che l'abominevole misfatto sarebbe stato già compiuto, se nelle vicinanze dell'Alert non ci fosse stata quella nave trattenutavi dalla bonaccia!

CAPITOLO IX

WILL MITZ

NELLA NOTTE dal 22 al 23 settembre, poco dopo le undici, una grossa lancio vagava nella nebbia sulla superficie del mare. Si dondolava appena, in balia dell'onda lunga e lieve che nessun soffio di vento turbava.

Due remi la spingevano senza rumore in direzione del nord-est, almeno a ciò che si riteneva, perché la stella polare non era visibile, nascosta com'era dalla fitta nebbia.

L'uomo che reggeva il timone forse avrebbe desiderato che si scatenasse un uragano: se qualche lampo avesse solcato lo spazio, egli avrebbe potuto dirigersi direttamente verso la sua meta, invece di muovere alla cieca. Prima che le raffiche avessero fatto grosso il mare, egli avrebbe superato la breve distanza che lo separava da quella meta, assicurando la comune salvezza.

La lancia conteneva undici persone: due uomini e nove giovani; di questi ultimi, due dei meno giovani si erano posti ai remi. Dei due uomini, uno a volte si alzava e cercava di spingere lo sguardo nella nebbia, prestando orecchio al minimo rumore.

Quella imbarcazione altro non era che la grande lancia dell'Alert , nella quale avevano preso posto i fuggitivi. Louis Clodion e Axel Wickborn erano ai remi, a prua; Will Mitz, al timone, cercava inutilmente la strada nel buio, reso più fitto dalle calde esalazioni della notte.

Avevano perduto di vista l'*Alert* da un quarto d'ora e non riuscivano a scorgere il fanale bianco del trealberi – lontano appena mezzo miglio – che la bonaccia aveva dovuto mantenere allo stesso posto.

Ecco come le cose erano andate.

In seguito a ciò che aveva appreso dalla conversazione intercorsa tra Corty e Ranyah Cogh, Will Mitz si era allontanato, non visto, dal

castello di prua e aveva raggiunto il quadrato del cassero.

Vi rimase alcuni minuti per meditare su ciò che le circostanze richiedevano di fare.

Non aveva dubbi: il capitano Paxton e il suo equipaggio erano stati massacrati a bordo dell'*Alert ;* quando i passeggeri erano saliti a bordo, la nave era già nelle mani di Harry Markel e dei suoi complici.

Riguardo a quei malfattori, Will Mitz sapeva ciò che i giornali delle Antille avevano pubblicato sui pirati dell'*Halifax,* sulla loro cattura e, poi, sulla loro evasione dalla prigione di Queenstown, ques'ultima in concomitanza con la data di partenza dell'*Alert* . Dopo essersi impadroniti della nave, la mancanza di vento aveva dovuto impedire ai banditi di salpare. Il giorno dopo, era avvenuto l'imbarco del signor Patterson e dei pensionanti dell'Antilian School. I motivi che avevano indotto Harry Markel a non sbarazzarsi di essi (come aveva fatto del capitano Paxton e del suo equipaggio) durante la traversata dall'Inghilterra alle Antille, Will Mitz non era riuscito a individuarli.

Ma non era tempo di pensare a queste cose: se i passeggeri non fossero riusciti a lasciare l'*Alert,* sarebbero stati perduti, perché, se il vento si fosse *alzato,* le due navi si sarebbero allontanate l'una dall'altra e il massacro compiuto. Se non era per quella notte, sarebbe stato per la notte seguente, oppure in pieno giorno, se il mare fosse apparso deserto. Anche ora che sapeva, Will Mitz non avrebbe potuto organizzare una valida difesa.

Poiché una circostanza provvidenziale (si ha il diritto di dirlo) aveva ritardato la perpetrazione del delitto, occorreva approfittarne e cercare la salvezza dove sarebbe stato possibile trovarla.

Era necessario, perciò, lasciare la nave di nascosto. Harry Markel era nella sua cabina; John Carpenter e Wagah avevano raggiunto il posto, dove gli altri già dormivano. Vi era soltanto il marinaio di quarto, a prua, il quale non doveva fare neppure buona guardia.

La grande lancia, che dopo la pesca era stata lasciata in mare per ordine di Harry Markel, avrebbe loro consentito di raggiungere la vicina nave.

Con coraggio e decisione, Will Mitz risolse di tentare l'impossibile per salvare i suoi compagni e se stesso.

I pirati dell'*Halifax* a bordo dell'*Alerti* Ecco spiegata, dunque, l'antipatia che gli aveva ispirato, sin dal primo momento, il preteso capitano Paxton, e la ripulsione che provava in presenza dell'equipaggio, e il riserbo scontroso di quegli uomini incallliti nel delitto!

Non c'era istante da perdere: bisognava approfittare dell'occasione favorevole.

Nessuno ignora la rapidità con la quale il tempo muta nei paraggi dei tropici. Sarebbe bastato un po' di vento per allontanare l'*Alert.* I primi soffi di vento avrebbero gonfiato le vele di gabbia, la vela di trinchetto e la randa, che non erano state serrate. Contemporaneamente, anche l'altra nave si sarebbe allontanata nella direzione opposta, senza alcuna possibilità di incontrarla nuovamente: possibilità già di per sé incerta, a causa della nebbia che non permetteva neppure di vederla.

Bisognava svegliare tutti i passeggeri, uno dopo l'altro, avvertirli brevemente e poi imbarcarli sulla lancia, senza attirare l'attenzione del marinaio di guardia.

Prima di tutto Will Mitz volle accertarsi che Harry Markel fosse sempre nella sua cabina, che occupava un angolo del cassero vicino all'entrata. Il rumore avrebbe potuto svegliarlo e la fuga sarebbe stata compromessa, a meno di impedirgli di gridare.

Will Mitz si accostò silenziosamente alla porta della cabina, appoggiò l'orecchio alla toppa e rimase in ascolto per qualche istante.

Poiché quella notte non avrebbe avuto nulla da fare, Harry Markel dormiva profondamente.

Will Mitz tornò in fondo al quadrato e, senza accendere la lampada sospesa al soffitto sopra la tavola, aprì una delle due finestre aperte sulquadro di poppa, a circa sei piedi sopra la linea dLgalleggiamento.

Ma quella finestra sarebbe stata abbastanza larga da lasciar passare i passeggeri che avrebbero dovuto calarsi nella lancia?

Per i giovani, che erano magri, sì; per gli uomini un po' grassi, no!

Per fortuna, il signor Patterson non era corpulento; il disturbo della traversata lo aveva reso un po' magro, nonostante i banchetti nei quali prendeva copiosamente la sua parte, e i vari ricevimenti organizzati in onore degli alunni dell'Antilian School.

Per ciò che lo riguardava, Will Mitz era sicuro di riuscire a passare da quella finestra, agile, svelto e sottile com'era.

Poiché la fuga sarebbe stata possibile senza dover risalire sul cassero, la qualcosa forse l'avrebbe resa impossibile, Will Mitz andò a svegliare i compagni.

La prima cabina, di cui aprì la porta senza fare rumore, fu quella di Louis Clodion e di Tony Renault.

Dormivano entrambi; Louis Clodion si scosse solo quando una mano gli fu posta sulla spalla.

— Zitto! Son io! — disse Will Mitz.

— Che cosa volete?

—Zitto, vi dico! Corriamo gravi pericoli!

Poche parole bastarono a spiegare ogni cosa. Louis Clodion si rese conto della gravità del momento ed ebbe la forza di contenersi.

— Svegliate il compagno — aggiunse Will Mitz. — Io vado ad avvertire gli altri.

— Come fuggiremo? — chiese Louis Clodion.

— Con la lancia: è ormeggiata a poppa. Ci condurrà alla nave che non dev'essere lontana.

Louis Clodion non chiese altro e, mentre Will Mitz usciva dalla cabina, svegliò Tony Renault, il quale saltò dal lettino, non appena fu messo al corrente della faccenda.

Pochi minuti dopo, tutti i giovani passeggeri erano in piedi, tranne il signor Patterson: sarebbe stato avvertito all'ultimo momento, a costo di trascinarlo via e di gettarlo nella barca, senza neppure dargli il tempo di comprendere ciò che stava accadendo.

Ad onore dell'Antilian School, bisogna dire che nessuno dei suoi pensionanti mostrò di aver paura dinanzi al pericolo. Non sfuggirono loro né lacrime né grida di spavento, che avrebbero indubbiamente compromesso quella fuga, tentata in così difficili condizioni.

Niels Harboe fece questa proposta, la quale dimostrava che egli possedeva energia e decisióne.

— Non me ne andrò senza prima aver tolto la vita a quel miserabile! E si diresse verso la cabina di Harry Markel.

Will Mitz lo trattenne:

— Non ne farete nulla, signor Harboe — gli disse. — Harry Mar-

kel potrebbe svegliarsi, quando entrate nella sua cabina, chiamare aiuto, difendersi, e noi saremmo perduti. È meglio imbarcarci senza fare rumore. Quando saremo a bordo della nave, sono sicuro che il suo comandante cercherà di impadronirsi dell'*Alert*e dei banditi che vi spadroneggiano!

Era ciò che bisognava fare.

— E il signor Patterson? — chiese Roger Hinsdale.

— Imbarcatevi, prima — rispose Will Mitz. — Quando avrete preso posto, lo faremo discendere.

Tutti indossarono abiti più pesanti e nessuno parlò di viveri: si trattava di raggiungere la nave, lontana appena mezzo miglio. Anche se la lancia avesse dovuto attendere che la nebbia si alzasse, oppure il levar del sole, la nave sarebbe stata scorta. E se l'equipaggio dell'Alert li avesse allora visti, i fuggitivi sarebbero stati raccolti dall'altra nave, prima ancora che Harry Markel e i suoi uomini potessero inseguirli.

Occorreva temere soltanto una cosa: che il vento riprendesse a soffiare. In questo caso, la nave avrebbe fatto rotta verso l'ovest, mentre l'*Alert* sarebbe andato verso l'est. In questo caso, con il sopraggiungere del giorno, la lancia sarebbe stata esposta a ogni pericolo, senza acqua e senza viveri, in quel mare deserto.

Hubert Perkins raccomandò a ciascuno, tuttavia, di portare con sé il sacchetto contenente le ghinee. Se all'alba l'*Alert* fosse scomparso, quelle settemila sterline sarebbero servite per il rimpatrio dei fuggitivi.

Il momento era venuto.

Louis Clodion andò ad origliare alla cabina di Harry Markel, per assicurarsi che nulla ne avesse turbato il sonno. Nel contempo, dalla porta aperta del cassero, egli teneva d'occhio il marinaio di guardia, sul castello di prua.

Sporgendosi da una finestra del quadrato, Will Mitz afferrò l'ormeggio e tirò la lancia sotto la volta di poppa.

Sembrava che la nebbia si fosse fatta più spessa; l'imbarcazione si intravedeva appena. Si udiva soltanto lo sciacquio dell'acqua contro il fasciame dell'*Alert.*

A uno a uno, i giovani si lasciarono scivolare lungo l'ormeggio,

sostenuto da Will Mitz: John Howard e Axel Wickborn furono i primi; ad essi seguirono Hubert Perkins e Niels Harboe, e poi Magnus Anders, Tony Renault, Albertus Leuwen e Roger Hinsdale. Sul quadrato erano rimasti Louis Clodion e Will Mitz.

Will Mitz stava per aprire la porta della cabina del signor Patterson, quando Louis Clodion lo fermò.

— Attenzione! — mormorò. — Ecco l'uomo di guardia…

— Aspettiamo — disse Will Mitz.

— Ha un fanale in mano — riprese Louis Clodion.

— Spingete l'uscio perché non veda l'interno del quadrato.

Il marinaio era già tra l'albero maestro e quello di trinchetto. Se fosse salito sul cassero, la nebbia, assai fitta, gli avrebbe certamente impedito di vedere la lancia già carica e pronta ad allentare l'ormeggio.

Dal movimento disordinato del fanale, Will Mitz capì che l'uomo si reggeva male sulle gambe. Dopo essersi procurato una bottiglia di brandy o di gin, certamente quell'uomo aveva bevuto abbondantemente. Poi, avendo forse udito del rumore a poppa, vi si era diretto macchinalmente. Vedendo che tutto era tranquillo, probabilmente sarebbe tornato subito al suo posto, sul castello di prua.

E ciò che accadde; e appena l'ubriaco ebbe ripreso il suo posto, Louis Clodion e Will Mitz si occuparono del signor Patterson.

Il mentore dormiva profondamente e il suo russare riempiva la cabina. Forse era stato quel rumore ad attirare l'attenzione del marinaio di quarto.

Bisognava far presto; i passeggeri della lancia erano divorati dall'inquietudine e dall'impazienza. Credevano, ad ogni istante, di udire qualche grido o di vedere, i marinai sul cassero. Ma non era possibile partire senza £ signor Patterson, Louis Clodion e Will Mitz. Se Harry Markel, svegliatosi, avesse chiamato aiuto, se John Carpenter e Corty avessero risposto alle sue invocazioni, essi sarebbero stati perduti! La presenza dell'altra nave non avrebbe impedito il massacro dei passeggeri.

Louis Clodion entrò nella cabina del signor Patterson e gli toccò lievemente la spalla. Il mentore cessò immediatamente di russare e queste parole gli uscirono dalle labbra:

«Signora Patterson… trigonocefalo… *angelum*… A presto il matrimonio…»

Che cosa sognava, il brav'upmo? sognava del serpente? della citazione latina? di matrimonio? ma di quale?

Poiché non si era svegliato, Louis Clodion lo scosse un po' più forte, dopo avergli tappato la bocca con la mano, per impedirgli di gridare, nel caso che si fosse creduto alle prese con il serpente, nelle foreste della Martinica.

Stavolta, il signor Patterson si sollevò sul letto, riconoscendo la voce di colui che gli parlava.

— Louis… Louis Clodion? — ripeteva, non comprendendo ciò che gli veniva detto del capitano Paxton che non era il capitano Paxton, dell'*Alert* caduto nelle mani di Harry Markel, della necessità di raggiungere i passeggeri che lo attendevano nella lancia.

Non gli sfuggì però il fatto che la vita dei suoi giovani compagni e la sua erano minacciate, se fossero rimasti a bordo dell'*Alert* … che ogni cosa era stata predisposta per una fuga immediata e che si aspettava solo lui per cercare rifugio sulla nave vicina…

Senza chieder altro, il signor Patterson si vestì rapidamente, con sangue freddo. Infilò i calzoni, rimboccandone l'estremità, indossò il panciotto, nel taschino del quale mise l'orologio, vestì la finanziera, coprì il capo con il cappello nero e rispose a Will Mitz che lo sollecitava:

— Sono pronto, amico mio…

Nel vedere il rettile che bisognava abbandonare, forse il signor Patterson ebbe una strétta al cuore; tuttavia non disperò di rivederlo allo stesso posto quando l'*Alert*, ritolto ad Harry Markel, fosse stato ricondotto nel più vicino porto delle Antille.

Rimaneva la difficoltà di passare attraverso la stretta finestra di poppa, di afferrare l'ormeggio e di calarsi nella lancia, senza rumore e senza fare falsi movimenti.

Nell'uscire dalla cabina, al signor Patterson venne in mente di portar via il sacchetto che conteneva le settecento sterline della signora Seymour e il taccuino sul quale erano annotate le spese del viaggio: sacchetto e taccuino trovarono posto nelle ampie tasche della finanziera.

— Chi avrebbe mai creduto una cosa del genere, da parte di questo capitano Paxton! — ripeteva.

Nella sua mente, il capitano Paxton e Harry Markel costituivano ancora una sola persona; egli non era riuscito a sdoppiarle, anche se essi si somigliavano così poco.

Non bisognava fare assegnamento sull'agilità e sull'abilità del mentore; fu necessario aiutarlo, perciò, mentre si lasciava scivolare lungo l'ormeggio. Will Mitz temeva che egli andasse a cadere pesantemente in fondo alla lancia, con il rischio di attirare l'attenzione del marinaio di guardia, anche se ubriaco.

Alla fine, il signor Patterson pose il piede sull'imbarcazione e Axel Wickborn lo sorresse con le braccia per aiutarlo a raggiungere la poppa.

Allora fu la volta di Louis Clodion, il quale volle assicurarsi un'ultima volta che il sonno di Harry Markel non fosse stato interrotto e che a bordo tutto fosse tranquillo.

Dopo di lui, Will Mitz superò la finestra e, in un attimo, fu nella barca. Per non perdere tempo a sciogliere il nodo dell'ormeggio, lo tagliò con il proprio coltello, lasciando pendere un pezzo di corda di quattro o cinque piedi dall'alto dell'incoronamento.

L'imbarcazione si allontanò *d*all'*Alert.*

Sarebbero ora riusciti Will Mitz e i suoi compagni a rifugiarsi a bordo della nave? Sarebbe stato loro possibEe rintracciarla, in quel buio fitto, prima che il sole fosse riapparso all'orizzonte? E se nel frattempo si fosse alzato il vento, che le avrebbe consentito di allontanarsi?

In ogni caso, se fossero scampati alla sorte che riserbavano loro Harry Markel e i suoi complici, i passeggeri sarebbero stati debitori della vita a Will Mitz e alla signora Kethlen Seymour che lo aveva fatto imbarcare sull'*Alert*!

CAPITOLO X

NELLA NEBBIA

ERANO le undici e mezzo. Se l'oscurità non fosse stata così profonda e la nebbia così fitta, l'occhio avrebbe potuto scòrgere, a un miglio o due di distanza, il fanale della nave issato sullo straglio dell'albero di trinchetto.

Non si vedeva nulla, né la massa scura della nave né la luce di un fanale. Will Mitz sapeva soltanto che la nave immobilizzata si trovava a nord. La lancia si diresse perciò da quella parte, certa, se non altro, di allontanarsi dall'*Alert.*

La nebbia e il buio della notte accrescevano le difficoltà della fuga. Ma nonostante la mancanza di vento e il mare liscio come olio, la nave avrebbe potuto essere raggiunta in mezz'ora, se Will Mitz non avesse dovuto procedere, per così dire, alla cieca.

Ora, i fuggitivi avrebbero potuto ricostruire, sin dall'inizio, quel dramma il cui scioglimento non si sarebbe fatto più attendere.

— Sono stati i pirati dell' *Halifax,* dunque, a impadronirsi dell'*Alert*! — disse Hubert Perkins.

— Mentre la polizia li cercava nei quartieri del porto, essi riuscivano a raggiungere l'ansa Farmar! — aggiunse Niels Harboe.

— Sapevano, dunque — fece notare Albertus Leuwen — che l'*Alert* doveva partire e che aveva a bordo soltanto il capitano e l'equipaggio…

— Certamente — rispose Roger Hinsdale. — I giornali avevano annunciato la partenza per il 30 giugno, ed è proprio E giorno precedente che essi sono evasi dalla prigione di Queenstown. Hanno rischiato e l'hanno spuntata!

— E, nella notte che ha preceduto E nostro imbarco, E capitano Paxton e il suo equipaggio sono stati colti di sorpresa, massacrati e gettati in mare — disse Axel Wickborn.

— Proprio così; ed è stato il corpo di uno di quei marinai quello che la corrente ha trasportato a riva, dove è stato ritrovato, come ci è stato detto alla Barbados…

— Pensate all'audacia di quel Markel! — esclamò Tony Renault. — Ha detto all'ufficiale dell'*Essex* che aveva perduto un marinaio nella baia… ed ha anche aggiunto che se E povero Bob aveva ricevuto una pugnalata, essa gli era stata data, probabilmente, dai banditi dell' *Halifax*! Miserabile! Speriamo che sia ripreso, giudicato, condannato e impiccato! e, con lui, tutti i suoi uomini!

Queste parole, scambiate mentre la lancia avanzava verso E nord, dimostrano che i passeggeri dell'*Alert* non ignoravano più le circostanze in cui il massacro del capitano Paxton e del suo equipaggio era avvenuto. Quando essi erano giunti a bordo, Harry Markel e i suoi banditi erano già padroni della nave.

Hubert Perkins pose questa domanda:

— Perché mai l'*Alert* non ha preso il mare, prima del nostro arrivo?

— Perché mancava E vento — rispose Louis Clodion. — Ricorderai, Hubert, che da due giorni non soffiava alito di vento, come durante la nostra traversata da Bristol a Cork. Fatto E colpo, evidentemente Markel sperava di spiegare le vele, ma non ha potuto…

— Ne consegue che per questo motivo — disse Roger Hinsdale — quel miserabile ha deciso di recitare la parte del capitano Paxton e i suoi compagni sono diventati i marinai dell'*Alert.*

— Pensate che da quasi due mesi — esclamò Tony Renault — viviamo in compagnia di questi farabutti, predoni e assassini, e che sono stati così abili da apparire come gente onesta!

— A me non hanno mai ispirato simpatia — disse Albertus Leuwen.

— Nemmeno quel Corty, E quale mostrava tante attenzioni per noi… — disse Axel Wickborn.

— E ancora meno Harry Markel, che non ci dava nessuna buona idea del capitano Paxton! — aggiunse Hubert Perkins.

Will Mitz stava ad ascoltarli. Essi non avevano più nulla da imparare, né gli uni né gli altri. Ricordavano, non senza vergogna e con rabbia, gli elogi fatti del capitano e dell'equipaggio, i ringraziamenti

prodigati a quei malfattori e il premio che la signora Kethlen Seymour aveva concesso a quella banda di assassini.

E quegli elogi non era stato, forse, E signor Patterson a prodigarli con maggior ricchezza, con i paroloni suggeritigli dalla sua consueta enfasi?

Ma, in quel momento, E nostro mentore non pensava affatto al passato, né a ciò che aveva detto in onore del capitano. Seduto in fondo alla lancia, prestava orecchio distrattamente alle parole che venivano scambiate intorno a lui. Se pensava a qualcuno, era certamente alla signora Patterson che la sua mente correva.

In realtà, egli non pensava a nulla.

Fu avanzata allora una domanda, la quale ottenne una risposta plausibEe, com'era giusto, d'altronde.

Perché, dopo aver accolto a bordo i pensionanti dell'Antilian School, Harry Markel non si era sbarazzato di essi sin dall'inizio della traversata, per raggiungere subito i mari del sud?

A quella domanda, Louis Clodion fornì la seguente risposta:

— Credo che Markel avesse l'intenzione di disfarsi di noi non appena l'*Alert* fosse stato in aitò mare. Obbligato a restare sotto costa, per mancanza di vento, avrà appreso che ogni passeggero doveva incassare un premio alla Barbados; con incredibile audacia, ha condotto allora l'*Alert* alle Antille.

— Dev'essere proprio così — disse Will Mitz. — Dev'essere stato il desiderio di mettere le mani su quel denaro, che vi ha salvato la vita… ammettendo che sia salva…

Queste ultime parole furono appena mormorate: poiché la situazione gli appariva sempre più grave, egli non volle lasciar trapelare le sue inquietudini.

Da circa un'ora, l'imbarcazione vagava nella nebbia senza aver incontrato la nave, pur avendo seguito la direzione rilevata il giorno prima.

Will Mitz non aveva bussola e non aveva potuto neppure orientarsi sulle stelle; era già trascorso più tempo di quanto ne sarebbe occorso per raggiungere la nave. Essa era stata forse sorpassata? Che cosa fare, in tal caso? Tornare indietro, verso l'est o verso l'ovest? con il rischio di trovarsi nuovamente nelle acque dell'*Alert?* Non sa-

rebbe stato meglio attendere al largo che la nebbia si fosse dissipata, anche se a costo di dover aspettare le prime luci del giorno? e cioè, fra quattro o cinque ore? La lancia avrebbe allora raggiunto la nave, e nel caso che i fuggitivi fossero scorti dall'*Alert,* Harry Markel non avrebbe osato inseguirli; la situazione si sarebbe volta al peggio per lui e per i suoi compagni.

Ma nessuno può dire se, nel frattempo, un po' di vento non avesse permesso all'*Alert* di allontanarsi verso il sud-est… Ora Will Mitz comprendeva anche perché mai Harry Markel avesse messo la prua in quella direzione. Purtroppo, anche l'altra nave si sarebbe avvantaggiata del vento per continuare il suo cammino in senso inverso e, all'alba, non sarebbe stata più in vista. Che cosa sarebbe stato, allora, della lancia e degli undici passeggeri che portava, alla mercé del vento e del mare?

Will Mitz manovrò, prudentemente, in modo da restare lontano il più possibile dall'*Alert.*

All'una dopo mezzanotte, nulla era mutato. Un senso di viva inquietudine cominciava a manifestarsi nell'animo di alcuni passeggeri. Avevano lasciato la nave pieni di speranza, persuasi che mezz'ora dopo sarebbero stati al sicuro, ed ecco invece che, due ore dopo, erano ancora alla ricerca dell'altra nave, immersi nell'oscurità.

Louis Clodion e Roger Hinsdale, con grande forza d'animo, confortavano i loro compagni quando sfuggiva loro qualche lamento o rivelavano segni di scoraggiamento. Il signor Patterson, da parte sua, sembrava non aver più coscienza di nulla.

Will Mitz li secondava:

— Coraggio, amici — ripeteva. — Il vento non si è alzato; la nave, perciò, dev'essere ancora là… Quando al levar del sole la nebbia si dissiperà, la vedremo; e poiché siamo lontani dall'*Alert* basteranno pochi colpi di remo per essere a bordo.

Ma Will Mitz era molto preoccupato, anche se cercava di non farlo apparire, pensando a un'eventualità che sarebbe potuta accadere.

Era possibile, infatti, che qualche bandito avesse scoperto la fuga dei passeggeri, che Harry Markel sapesse ora che cosa pensare, e che si fosse imbarcato sull'altra lancia con alcuni uomini dell'equipaggio…

La cosa era possibile, dopo tutto. Quel miserabile non aveva forse interesse ad acciuffare i fuggiaschi, dal momento che la bonaccia impediva all'*Alert* di abbandonare quel tratto di mare? E quand'anche il vento gli avesse consentito di spiegare le vele, non correva forse il rischio di essere inseguito da quella nave, più veloce e più forte della sua, e il cui capitano sarebbe stato al corrente della situazione?

Will Mitz tendeva perciò l'orecchio al minimo rumore che provenisse dalla superficie del mare. A volte, gli pareva di udire un lontano battere di remi, la qualcosa avrebbe indicato che la seconda lancia dell'Alert era alla loro ricerca.

Allora raccomandava di sospendere di remare e l'imbarcazione, immobile, obbediva soltanto alle lente oscillazioni dell'onda lunga. Tutti restavano in ascolto, in silenzio, nel timore che la voce di John Carpenter o di un altro uscisse dalla nebbia.

Trascorse un'altra ora. Louis Clodion e i suoi compagni si davano il cambio ai remi, unicamente per rimanere sul posto. Will Mitz non voleva allontanarsi maggiormente, non sapendo quale fosse la direzione da seguire. Interessava soprattutto non trovarsi troppo lontani dalla nave, quando sorgeva il sole, sia per fare ad essa dei segnali sia per cercare di raggiungerla, se si fosse messa in carnmino.

Nella seconda metà del mese di settembre, il giorno non faceva la sua comparsa prima delle sei del mattino; ma è pur vero che sin dalle cinque, se la nebbia fosse scomparsa, una nave sarebbe stata certamente visibile nel raggio di tre o quattro miglia.

Ciò che Will Mitz doveva dunque desiderare era che la nebbia si diradasse prima dell'alba.

— Non a causa del vento — aggiungeva — perché se l'*Alert* si allontana, si allontana anche l'altra nave, e non avremmo intorno a noi che il mare deserto!

In questo caso, sarebbe stato possibile raggiungere un porto delle Antille, con una lancia priva di ponte, stracarica e senza alcuna possibilità di rizzare una vela? Con una lancia che il primo colpo di mare avrebbe rovesciato? Will Mitz riteneva che, durante quel primo giorno di navigazione, l'*Alert* dovesse essersi spostata di una sessantina di miglia, a sud-est della Barbados. Sessanta miglia, anche con una vela, buon vento e mare facile, l'imbarcazione le avrebbe percorse in

non meno di quarantotto ore. E la lancia mancava d'acqua e di viveri! A giorno fatto, come placare la fame e la sete?

Un'ora dopo, sfiniti dalla fatica, in preda a un irresistibile bisogno di dormire, la maggior parte dei giovani si era allungata sulle panche e dormiva; anche se Louis Clodion e Roger Hinsdale resistevano ancora, essi avrebbero finito con l'imitare i compagni prima che la notte fosse finita del tutto.

Will Mitz, dunque, sarebbe rimasto solo a vegliare. E allora, forse, egli si sarebbe sentito invaso dalla disperazione, per tanta sfortuna e tante circostanze sfavorevoli.

Non era più necessario, ormai, valersi dei remi, se non per neutralizzare la corrente, in attesa del diradamento della nebbia o della luce del giorno.

Sembrava, tuttavia, che ogni tanto qualche soffio di vento passasse attraverso, la nebbia; ma, sebbene la calma tornasse subito, alcuni sintomi lasciavano presagire il ritorno del vento all'avvicinarsi dell'alba.

Poco dopo le quattro, si verificò un urto: la prua della lancia aveva urtato, sia pure leggermente, contro un ostacolo, e quell'ostacolo non poteva essere che lo scafo di una nave.

Era la nave che i fuggitivi cercavano inutilmente, da tante interminabili ore?

Alcuni di essi si svegliarono da soli, altri furono svegliati dai compagni.

Will Mitz prese un remo per seguire lo scafo della nave. La lancia aveva accostato la nave da poppa: Will Mitz sentì le ferraglie del timone.

L'imbarcazione si trovava dunque sotto la volta della nave, e sebbene la nebbia fosse meno fitta, non doveva essere stata vista dagli uomini di guardia.

All'improvviso, la mano di Will Mitz afferrò un canapo che pendeva, per circa cinque piedi, al di fuori del coronamento.

Will Mitz riconobbe quel canapo…

Era l'ormeggio che egli aveva tagliato nell'allontanarsi dall' *Alert*!

— E l'*Alerti* — mormorò con un gesto di disperazione.

Dopo aver vagato tutta la notte, la mala sorte li aveva ricondotti

verso l'*Alert*, per ricadere nelle mani di Harry Markel!

Tutti erano atterriti e i loro occhi si colmarono di lacrime.

C'era forse ancora tempo per fuggire, per andare alla ricerca dell'altra nave? Già a oriente si annunciavano le prime luci. Erano quasi le cinque; la frescura mattutina cominciava a farsi sentire…

All'improvviso, la nebbia si innalzò e sgombrò la superficie del mare. Lo sguardo poté allora estendersi per un raggio di quasi quattro miglia.

Utilizzando i primi soffi di vento, la nave che essi vedevano all'orizzonte si allontanava verso est. Bisognava rinunciare alla speranza di essere raccolti da essa!

Nessun rumore dal ponte dell'Alert : certamente, Harry Markel e l'equipaggio erano ancora immersi nel sonno. Il marinaio di quarto non si era neppure accorto che il vento si era alzato e che le vele, prive d'orientamento, sbattevano contro gli alberi.

Ebbene, poiché non potevano sperare in altra salvezza, essi dovevano impadronirsi dell'*Alert*!

Will Mitz, concepito l'audace colpo, si preparava ora a metterlo in esecuzione. In poche parole, egli disse loro ciò che intendeva fare. Louis Clodion, Tony Renault e Roger Hinsdale se ne resero subito conto. Poiché nessuno aveva visto partire o tornare la lancia, quella rappresentava la loro unica speranza.

— Will Mitz, noi vi seguiremo! — disse Magnus Anders.

— Quando vorrete — disse Louis Clodion.

Poiché il giorno cominciava a spuntare, si trattava di sorprendere l'*Alert* prima che venisse data la sveglia, di chiudere Harry Markel nella sua cabina e l'equipaggio negli alloggi. Aiutato poi dai giovani studenti, Will Mitz avrebbe manovrato in modo da tornare alle Antille oppure di raggiungere la prima nave incontrata lungo la rotta.

L'imbarcazióne scivolò senza rumore lungo la carena e si fermò all'altezza delle parasartie dell'albero maestro, a sinistra. Attaccandosi alla ferratura e alle bigotte, non era difficile scavalcare il parapetto e mettere piede sul ponte. Montare sulla nave dalle parasartie dell'albero di mezzana, sarebbe stato assai più difficile per la maggior altezza del cassero.

Will Mitz montò per primo. Quando la sua testa fu a livello del-

l'impavesata, si fermò e fece cenno ai compagni di non muoversi.

Harry Markel era uscito in quel momento dalla cabina e osservava il tempo. Poiché le vele sbattevano contro gli alberi, chiamò l'equipaggio per la manovra.

Gli uomini dormivano; poiché nessuno gli rispose, si diresse verso il posto.

Will Mitz, che ne seguiva i movimenti, lo vide sparire per la cappa.

Era il momento di agire. Sarebbe stato meglio non essere costretti a rinchiudere Harry Markel e, forse, a ingaggiare una lotta che avrebbe attirato l'attenzione di chi stava, a prua. Imprigionato l'equipaggio nei suoi alloggi, si sarebbe saputo impedirgli di uscire, prima dell'arrivo alle Antille. Se gli alisei non fossero cessati, trentasei ore dopo avrebbero avvistato la Barbados.

Will Mitz saltò sul ponte, seguito dai giovani, i quali, dopo aver ormeggiato la lancia, in cui era rimasto il signor Patterson, si erano arrampicati senza farsi vedere né sentire.

In pochi secondi, raggiunsero la cappa degli alloggi e ne chiusero dall'esterno la porta. Poi vi stesero sopra la spessa tela incatramata che la proteggeva nel caso di cattivo tempo, fissandovela con pesanti tronchi d'abete. Ora tutto l'equipaggio, Harry Markel compreso, era prigioniero. Non restava altro da fare che sorvegliare quei miserabili fino al momento di consegnarli a qualche nave incontrata sulla propria rotta, o al primo porto delle Antille ove l'*Alert* avrebbe fatto sosta.

Albeggiava e la nebbia si alzava sul mare. L'orizzonte si allargava con le prime luci del mattino. Nel contempo, il vento cresceva, senza che si potesse stabilirne esattamente la direzione. Così come erano orientate, le vele non potevano che mantenere il trealberi in panna.

Il tentativo di Will Mitz era riuscito. Essi erano ora padroni della nave.

L'altra nave, sulla quale essi avevano cercato di trovare rifugio, era già a cinque o sei miglia di distanza e non avrebbe tardato a scomparire dall'orizzonte.

CAPITOLO XI

PADRONI DELLA NAVE

IL CORAGGIO e l'audacia di Will Mitz avevano capovolto la situazione. Pareva che la fortuna ora si fosse messa dalla parte della brava gente. L'ultimo massacro, quello che avrebbe dovuto sbarazzare i delinquenti dei passeggeri e di Will Mitz, essi non avrebbero potuto più commetterlo; ma, al contrario, ora sarebbero stati essi a subire il castigo per le loro malefatte, non appena l'*Alert* fosse giunta in un porto delle Antille o dell'America, dove sarebbero stati consegnati alla polizia.

Ma quei malfattori non avrebbero forse tentato di impadronirsi nuovamente della nave? E non avrebbero potuto riuscirvi? Erano rinchiusi nei loro alloggi, è vero, ma erano dieci uomini robusti, contro i quali Will Mitz e i suoi compagni non avrebbero potuto lottare vantaggiosamente. Dopo aver demolito i tramezzi che separano gli alloggi dalla stiva, non avrebbero potuto raggiungere il ponte attraverso le serrette che vi danno adito? Era certo, comunque, che avrebbero fatto qualsiasi cosa, pur di riacquistare la libertà.

Will Mitz cominciò con il rendere grazie a Dio e lo pregò di non far loro mancare la sua protezione.

I giovani unirono le loro preghiere alle sue. Profondamente religioso com'era, quel marinaio aveva compreso che non aveva da fare né con ingrati né con increduli: e infatti una sincera effusione di riconoscenza sfuggì dal loro cuore.

Il signor Patterson, aiutato a montare sul ponte, non era ancora uscito dal suo stato d'incoscienza. Ritenendosi ancora sotto gli influssi di un brutto sogno, raggiunse la sua cabina e, cinque minuti dopo, dormiva profondamente.

Il giorno intanto avanzava e il sole non tardò a levarsi dietro una cortina di spesse nubi che lo ricoprivano dal nord-est al sud-est. Will

Mitz avrebbe preferito un orizzonte sgombro di nubi. Egli temeva che il vento si fissasse da quel lato, tanto più che, dal lato opposto, il cielo mostrava indizi di forte vento, sui quali il suo istinto di marinaio non poteva ingannarsi.

Tutta la faccenda stava lì: se gli alisei l'avessero spuntata, avrebbero affrettato il cammino dell'*Alert* verso l'ovest, in direzione delle Antille.

Ma prima di spiegare le vele, bisognava attendere che il vento si stabilizzasse da una parte o dall'altra. Intermittente, com'era stato fin allora, non avrebbe permesso di stabilire la velatura. 31 mare non era ancora verde, né a levante né a ponente. L'onda lunga, che non è altro che il dondolio delle acque, imprimeva alla nave un rollio sensibile.

Bisognava tuttavia che la traversata si effettuasse nel più breve tempo possibile. La stiva e la cambusa contenevano provviste per parecchie settimane; i passeggeri perciò non dovevano temere di restare privi di cibo e d'acqua. Ma come provvedere al nutrimento dei prigionieri, se le bonacce o il cattivo tempo avessero ritardato il cammino dell'*Alert?*, Negli alloggi non c'erano provviste di nessun genere. Sin da quel primo giorno, Harry Markel e i suoi compagni sarebbero stati in preda alla fame e alla sete. D'altra parte, far passare il cibo e le bevande dalla porta della cappa sarebbe stato come dar loro libero accesso al ponte.

Will Mitz avrebbe certamente escogitato qualcosa, se la navigazione avesse dovuto prolungarsi; infatti non era possibile che in ventiquattro o trentasei ore l'*Alert* potesse percorrere le ottanta miglia che lo separavano dalle Indie Occidentali.

Un incidente non tardò a risolvere il problema del nutrimento dei prigionieri: sarebbe stato assicurato, anche se la navigazione fosse durata parecchie settimane.

Erano circa le sette, quando Will Mitz, che predisponeva il necessario per la partenza, fu sollecitato da un grido di Louis Clodion:

— Aiuto! Aiuto!

Will Mitz accorse. Louis Clodion faceva forza, con tutto il suo peso, sul gran boccaporto che qualcuno cercava di sollevare dall'interno. Harry Markel e i suoi uomini, dopo avere sfondato la tramezza degli alloggi, avevano invaso la stiva e cercavano di uscirne attraver-

so il grande boccaporto. E vi sarebbero certamente riusciti, se Louis Clodion non avesse bloccato il loro tentativo.

Will Mitz, Roger Hinsdale e Axel Wickborn gli vennero subito in aiuto: il boccaporto fu rimesso sui corsi del fasciame e le sbarre di ferro trasversali sistemate al loro posto. Ora non sarebbe stato più possibile forzarlo. Eguale precauzione fu presa per il boccaporto di prua, che avrebbe potuto consentire egualmente il passaggio.

Will Mitz fece poi ritorno alla cappa e gridò:

— State a sentire, voi di sotto. Prestate attenzione a ciò che dico! Dal posto nessuno si fece vivo.

— Harry Markel, dico a te!

Harry Markel comprese allora che la sua identità era nota. I passeggeri avevano appreso in qualche modo ogni cosa e pareva che conoscessero i suoi progetti.

Will Mitz ottenne, per risposta, alcune spaventose imprecazioni. Poi continuò:

— Sappi, Harry Markel, e lo sappiano anche i tuoi compagni, che noi siamo armati. Il primo di voi che cercherà di uscire di lì avrà la testa fracassata.

A partire da quel momento, dopo aver preso le rivoltelle dalla rastrelliera del cassero, i giovani studenti avrebbero vigilato giorno e notte, pronti a far fuoco su chiunque si fosse mostrato fuori della cappa.

Ma se i prigionieri non avevano più nessuna possibilità di fuga, essi erano però padroni della stiva e avrebbero avuto, di conseguenza, abbondanza di provviste, carne conservata, biscotti, barili di birra, di brandy e di gin. Liberi di abbandonarsi agli eccessi dell'ubriachezza, avrebbe avuto Harry Markel il potere di frenarli?

Quei miserabili non dovevano farsi nessuna illusione sulle intenzioni di Will Mitz. Harry Markel non ignorava che l'*Alert* si trovava a settanta o a ottanta miglia dalle Antille e che, con vento favorevole, sarebbe stato possibile avvistare un'isola in meno di due giorni. Nell'attraversare quella zona di mare così frequentata, sarebbe stato possibile, inoltre, incontrare numerose navi, con le quali Will Mitz si sarebbe messo in contatto. In qualsiasi modo, dunque, sia a bordo di un'altra nave sia in un porto delle Antille, i pirati dell'*Halifax*, gli evasi

dalla prigione di Queenstown, avrebbero dovuto attendere solo il castigo dei loro delitti.

Harry Markel doveva capire assai bene che non gli restava alcuna possibilità di scampo. Come avrebbe potuto liberare i suoi compagni e tornare ad essere padrone della nave?

Solidamente chiusi la serretta e gli alloggi non esisteva più altra via di comunicazione tra il ponte e la stiva. In quanto a fare un buco nello scafo, al disopra della linea di galleggiamento, attaccando lo spesso fasciame e la solida ossatura oppure a fare un buco nel ponte, come ciò sarebbe stato possibile senza gli utensili necessari? Il lavoro, peraltro, non era possibile farlo senza attirare l'attenzione dei passeggeri. Sarebbe stato anche inutile ai prigionieri cercare di. penetrare nella parte posteriore della nave, sfondando la paratia stagna della cambusa, alla quale si accedeva attraverso il boccaporto dinanzi al cassero. D altra parte le riserve della cambusa a disposizione dei passeggeri sarebbero state sufficienti per otto o dieci giorni, al pari dell' acqua dolce contenuta nei barili del ponte. Per contro, anche con vento discreto, prima di quarantotto ore l'*Alert* avrebbe raggiunto qualche isola dell'arcipelago.

Il tempo, però, non era stabile, e se l'altra nave aveva potuto proseguire il viaggio verso ovest, lo doveva al fatto che si trovava più a nord, dove gli alisei avevano ripreso a soffiare sin dal levar del sole.

In attesa del vento, mentre Hubert Perkins e Axel Wickborn vigilavano a prua, accanto alla cappa, gli altri stavano intorno a Will Mhz, pronti a eseguire i suoi ordini.

Will Mitz allora disse:

— Dobbiamo cercare di avvistare le Antille nel più breve tempo possibile.

— E consegnare questi miserabili alla polizia — aggiunse Tony Renault.

— Pensiamo a noi, per prima cosa — disse Roger Hinsdale, con senso pratico. Quando potrebbe giungervi l'*Alert*? — chiese Magnus Anders.

— Nel pomeriggio di domani, se saremo favoriti dal tempo — disse Will.

— Credete che il vento soffierà da questa parte? — chiese Hubert

Perkins, indicando l'est.

— Lo spero; e occorre che duri almeno trentasei ore. Quando il tempo è burrascoso, non si sa mai su che cosa fare assegnamento.

— Quale direzione seguiremo? — chiese Louis Clodion.

— Direzione ovest.

— Siamo certi di incontrare le Antille ? — disse John Howard.

— Certissimi. L'arcipelago, da Antigua fino a Tabago, occupa una distesa di quattrocento miglia; in qualsiasi isola, saremo al sicuro.

— Certamente — confermò Roger Hinsdale. — Non importa che essa sia francese, inglese, danese, olandese; saremo al sicuro anche se i venti contrari ci facessero deviare dalla nostra rotta e ci portassero alle Guiane o in un porto degli Stati Uniti. ,

— Diamine! — ribatté Tony Renault — finiremo bene per accostare una delle due Americhe, tra il capo Horn e la Nuova Inghilterra!

— Senza dubbio — concluse Will Mitz. — Bisogna però che l'*Alert* non rimanga fermo in questo posto. Venga il vento e voglia Iddio che ci sia favorevole!

Non era sufficiente che il vento fosse favorevole, bisognava che non fosse troppo forte. Compito aspro e diffìcile, per Will Mitz, quello di dover manovrare con un equipaggio di giovani tutt'altro che pratici sapendo solo quel poco che avevano potuto vedere durante la traversata dall Europa alle Antille.

Che cosa avrebbe fatto Will Mitz, se fosse stato necessario operare.con rapidità, virare con il vento in faccia o con il vento in poppa, fare delle bordate, prendere i terzaroli, o se qualche uragano avesse messo in pericolo l'alberatura? Come far fronte alle eventualità che possono presentarsi in quelle zone turbate spesso da cicloni e tempeste?

Forse Harry Markel faceva assegnamento sull'imbarazzo in cui Will Mitz sarebbe venuto a trovarsi: dopo tutto, era solo un marinaio, intelligente ed energico, ma incapace di rilevare la sua posizione con qualche precisione! Se le circostanze fossero diventate critiche, se i venti dell'ovest avessero spinto l'*Alert* al largo, se una tempesta avesse minacciato di disalberare la nave, e questa fosse stata in pericolo, non sarebbe stato costretto Will Mitz a ricorrere all'aiuto di Harry Markel e dei suoi compagni? E allora…

Questo mai! Will Mitz sarebbe stato all'altezza del suo compito, con l'aiuto dei suoi giovani compagni… Egli avrebbe conservato soltanto le vele facilmente manovrabili, a costo di ritardare l'arrivo dell'*Alert*! No, mai! meglio morire, piuttosto che ricorrere all'aiuto di quei miserabili, e ricadere nelle loro mani!

Del resto, non si era a questo punto. Che cosa chiedeva, in fondo, Will Mitz? Nient'altro che trentasei ore, quarantotto ore al più, di un buon vento dell'est e un mare discreto. Era forse sperare troppo, in quei paraggi dove di solito regnano gli alisei?

Erano quasi le otto. Coloro che sorvegliavano la cappa e i due boccaporti udivano l'equipaggio andare e venire nella stiva, tra grida di collera e maledizioni accompagnate da orribili bestemmie. Ma non c'era nulla da temere da parte di quegli uomini, ridotti all'impotenza.

Tony Renault propose allora di far colazione: dopo le fatiche e le emozioni della notte, la fame cominciava a farsi sentire. Il pasto fu fatto a spese delle riserve della cambusa: biscotti, carne conservata e uova, che il giovane andò a far cuocere sul fornello della cucina, i cui utensili erano a sua disposizione. La cambusa fornì anche l'whisky e il gin, che furono mescolati all'acqua dolce dei barili. Quella prima colazione risollevò gli spiriti di quel piccolo mondo.

Il signor Patterson aveva avuto la sua parte. E pur vero che, da qualche tempo, si lasciava scappare di bocca appena qualche parola, lui che era di solito molto loquace. Forse si rendeva conto della situazione e ne comprendeva la gravità*;* forse ora vedeva chiaramente i pericoli del mare.

Verso le otto e mezzo, il vento parve, per fortuna, diventare stabile da est. Alcune rughe cominciavano a disegnarsi sulla superficie del mare; a due miglia a sinistra, scintillava il bianco della schiuma. L'immensa pianura liquida era deserta. Nessuna nave era in vista, neppure all'estremo limite dell'orizzonte.

Will Mitz decise di spiegare le vele. Non era sua intenzione fare uso delle vele alte, velacci e controvelacci, che sarebbe stato necessario serrare, se il vento fosse cresciuto di forza. La grande e la piccola vela di gabbia, quella di trinchetto, la randa e i fiocchi sarebbero stati sufficienti per mantenersi sulla buona strada. Poiché queste vele erano sui loro imbrogli, non ci sarebbe stato che da orientarle, murarle e

bordarle, e l'*Alert* avrebbe messo la prua a ovest.

Will Mitz radunò i giovani, spiegò loro che cosa egli si aspettava dal loro aiuto e assegnò a ciascuno il proprio posto. Seguito da Tony Renault e da Magnus Anders, più pratici dei loro compagni, montò nelle gabbie, dopo aver spiegato a Louis Clodion come avrebbe dovuto tenere il timone.

— Andrà tutto bene… — ripeteva Tony Renault, con la fiducia propria della sua età, ritenendosi capace di grandi cose.

— Lo spero, con l'aiuto di Dio! — disse Will Mitz.

In un quarto d'ora il trealberi fu sotto vela e cominciò a filare, un po' inclinato, lasciandosi dietro un lungo solco bianco.

Fino all'una, il vento si mantenne, non senza qualche intermittenza che suscitò qualche preoccupazione nell'animo di Will Mitz. All'ovest si addensavano intanto grosse nuvole, dagli orli precisi e d'aspetto livido, indizio dello stato burrascoso dell'atmosfera.

— Che vi pare del tempo, Will? — chiese Roger Hinsdale.

— Non è come lo vorrei! Sento l'uragano dinanzi a noi o, quanto meno, il vento.

— E se viene da questo lato?

— Che volete che vi dica? Bisognerà prenderlo come verrà! Correremo delle bordate, in attesa del ritorno degli alisei; e sempre che il mare non si faccia troppo cattivo, ce la caveremo. È necessario avvistare la terra; e se ciò sarà fra tre giorni, anzi che fra due, ci rassegneremo. A cinque o a sei miglia dalle Antille incontreremo certamente dei piloti: verranno a bordo e, poche ore dopo, l'*Alert* sarà al suo ancoraggio.

Ma, come prevedeva Will Mitz, il vento non si mantenne più dall'est. Nel pomeriggio, la nave fu molto scrollata dalle onde che provenivano da ovest. Il vento si era stabilito definitivamente da quella parte.

Fu dunque necessario navigare di bolina, per non essere trascinati verso il largo: La manovra fu eseguita con molta facilità, senza cambiare le mure. Tony Renault si mise al timone e tenne la barra sotto. Will Mitz e gli altri tirarono le braccia dei pennoni, le scotte della vela di trinchetto, delle gabbie, della randa e dei fiocchi. Orientato per la prima bordata, prua a nord-est, e appoggiato sulla destra, l'*Alert* fi-

lò rapidamente in quella direzione.

Non vi era dubbio che, pur essendo chiusi nella stiva, Harry Markel e i suoi avevano capito che la nave, avendo contrario il vento, si andava allontanando dalle Antille e che ciò non poteva non tornare a loro vantaggio.

Verso le sei della sera, Will Mitz giudicò che l'*Alert*, andando a nord-est, si fosse allontanato abbastanza dalla sua rotta; per meglio utilizzare le correnti, decise allora di fare una bordata a sud-ovest.

Di tutte le manovre, quella era la più inquietante. Virare con il vento in faccia è un'operazione che richiede grande precisione di movimenti nel bracciare i pennoni. L'*Alert* avrebbe potuto virare con il vento in poppa, ma la manovra sarebbe stata più lunga, per non parlare del rischio di ricevere qualche brutto colpo di mare. L'onda lunga non era fortunatamente molto pericolosa. Fu bordata la randa, poi, allentate le scotte, la vela di trinchetto e il basso parrocchetto ricevettero il vento da destra. L'accostata fu fatta dopo una breve esitazione, e la nave, murate nuovamente le vele, corse nella direzione del sud-ovest.

— Bene, amici miei! — disse Will Mitz, quando l'operazione fu terminata. — Avete manovrato come veri marinai!

— Agli ordini di un buon capitano! — rispose Louis Clodion, in nome di tutti i suoi compagni.

E se, dalla stiva ò dal posto, Harry Markel, John Carpenter e gli altri si resero conto che l'*Alert* aveva fatto un'altra bordata, si potrà facilmente immaginare a quale eccesso di rabbia essi si abbandonarono.

Il pranzo fu divorato in fretta, come la colazione: alcune tazze di té, preparate da Tony Renault, lo completarono.

Il signor Patterson, che sapeva di non poter essere utile, non tardò a rientrare nella sua cabina.

Will Mitz si preoccupò allora di suddividere i turni di guardia della notte tra Louis Clodion e i suoi compagni.

Venne stabilito che cinque di essi sarebbero rimasti sul ponte, mentre gli altri quattro avrebbero riposato. Ogni quattro ore si sarebbero dati il cambio e se fosse stato necessario virare di bordo durante la notte, tutti avrebbero dato mano alla manovra.

Durante il quarto, tutti avrebbero sorvegliato la cappa e i boccaporti, in modo da prevenire eventuali sorprese.

Regolate in tal modo le cose, Roger Hinsdale, Niels Harboe, Albertus Leuwen e Louis Clodion rientrarono nel quadrato e si buttarono, vestiti, sui loro lettini. Magnus Anders, al timone, seguì le indicazioni dategli da Will Mitz. Tony Renault e Hubert Perkins si posero a prua; Axel Wickborn e John Howard rimasero ai piedi dell'albero maestro.

Will Mitz, invece, andava e veniva continuamente, badando a tutto, allentando o tirando le scotte secondo ciò che richiedeva il vento, prendendo il timone quando occorreva tenerlo con mano ferma e pratica: in breve, egli era, a seconda delle circostanze, capitano, mastro, gabbiere, timoniere e marinaio insieme.

I quarti si susseguirono come era stato deciso, e quelli che avevano dormito alcune ore vennero poi a sostituire i compagni, a prua e a poppa.

Will Mitz, da parte sua, volle restare in piedi sino al mattino.

Dopo una notte senza incidenti, dissipatosi l'uragano, il vento continuò a soffiare con poca forza, non rendendo perciò necessario ridurre la velatura, operazione piuttosto difficile se fatta nell'oscurità della notte.

Dal posto e dalla stiva, non fu fatto nessun tentativo, da parte di Harry Markel e dei suoi compagni, di riprendere possesso della nave. Essi sapevano che il tentativo sarebbe fallito, anche se eseguito durante la notte. A volte pervenivano, da sotto i boccaporti, grida di rabbia e schiamazzi di ubriachi, che poi cessavano.

All'alba, l'*Alert* aveva corso tre bordate verso ovest, ma la distanza che la separava dalle Antille era diminuita di dieci o dodici miglia appena!

CAPITOLO XII

PER TRE GIORNI

IL SOLE che spuntava sopra l'orizzonte cosparso di nuvole «a brandelli» – è la parola esatta – non annunciava mutamenti di rilievo nello stato dell'atmosfera. Sembrava, tuttavia, che il vento, pur soffiando da ovest, accusasse una certa tendenza a crescere.

Le nuvole, del resto, non tardarono a raggiungere lo zenith: il tempo sarebbe rimasto coperto certamente e la giornata piovosa. La pioggia avrebbe potuto fare scemare il vento, ma anche provocare qualche raffica, da temersi comunque.

In ogni caso, bordeggiando fino a sera, l'*Alert* non avrebbe fatto molta strada in direzione delle Antille, con un conseguente ritardo di durata imprevedibile. Peccato che il vento dell'est non avesse continuato a soffiare per altre ventiquattr'ore!

Quando la nave aveva lasciato la Barbados, sotto E comando di Harry Markel, gli alisei ne avevano ostacolato il canrmino. Senza questa circostanza, Will Mitz si sarebbe trovato ora un centinaio di miglia più al largo, in pieno Atlantico. Ma ecco che ora gli era necessario bordeggiare contro i venti dell'ovest, per fare ritorno alle Antille.

Alle sei del mattino, Louis Clodion raggiunse Will Mitz.

— Niente di nuovo? — gli chiese.

— Niente.

— Credete che il vento possa cambiare?

— Non saprei… Ma, se non cresce, questa velatura non ci darà fastidio.

— Ci procurerà del ritardo?

— Un po'… Ma non c'è da preoccuparsi… In un modo o nell'altro giungeremo a destinazione. E poi, spero sempre di scorgere qualche nave.

— Lo sperate veramente?

— Lo spero veramente.

— Non volete riposarvi un pochino?

— Non sono stanco: Più tardi, se avrò bisogna di dormire, un paio d'ore mi basteranno…

Will Mitz parlava così perché non voleva preoccupare i passeggeri. La sua perspicacia di marinaio non lo lasciava tranquillo. A guardare bene, il mare «sentiva qualcosa»… era più agitato di quanto il ventò comportasse.

Forse all'ovest infuriava l'uragano; in giugno o in luglio, il maltempo non sarebbe durato più di ventiquattro o di quarantotto ore; ma nel periodo dell'equinozio, avrebbe potuto durare anche una o due settimane. Non è forse questo il periodo dell'anno in cui le Antille subiscono spaventosi disastri dovuti ai cicloni?

Ammettendo pure che il vento non si trasformasse in tempesta, come avrebbero potuto resistere quei giovani alla fatica della manovra, giorno e notte?

Verso le sette, il signor Patterson fece la sua comparsa sul ponte e andò a stringere la mano a Will Mitz.

— Non si vede ancora terra? — gli chiese.

— Non ancora, signor Patterson.

— E sempre in questa direzione? — aggiunse, indicando l'ovest.

— Sempre.

Bisognava che il signor Patterson si accontentasse di quella risposta rassicurante. La sua immaginazione gli faceva forse intravedere ritardi considerevoli? Che cosa sarebbe accaduto se la nave non fosse riuscita a raggiungere la Barbados o una qualsiasi isola delle Antille? Se fosse stata spinta al largo? Se la tempesta si fosse scatenata, che cosa ne sarebbe stato di essa, priva com'era di capitano e di equipaggio? Il pover'uomo non si vedeva forse già trascinato fino agli estremi confini dell'oceano, gettato su qualche riva deserta della costa africana, abbandonato per mesi e forse per anni? Allora la signora Patterson avrebbe avuto ragione di considerarsi vedova e di piangerlo doverosamente! Queste supposizioni strazianti si presentavano alla sua mente, e non già in Orazio, non già in Virgilio egli avrebbe trovato consolazione al suo dolore! Era tale il suo assillo che non pen-

sava più a cercare di tradurre la citazione latina di Tony Renault.

Il mattino non portò nessun mutamento nella direzione del vento. A mezzogiorno, Will Mitz decise di correre una nuova bordata. Ma il mare era più aspro e l'*Alert* non riuscì a virare con il vento in faccia; bisognò virare con il vento in poppa.

Disposta la velatura, Will Mitz, vinto dalla stanchezza, andò a sdraiarsi sul cassero, vicino all'abitacolo, mentre Louis Clodion reggeva il timone.

Un'ora dopo, fu destato da alcune grida che provenivano da prua, dove Roger Hinsdale e Axel Wickborn erano di guardia, accanto al posto.

— Nave! Nave in vista! — ripeteva il giovane danese, accennando a est. Will Mitz si precipitò verso la gru di destra.

Da quella parte infatti era in vista una nave che faceva la stessa rotta dell'*Alert.* Era uno steamer, di cui si vedeva solo il fumo. Avanzava rapidamente tanto che il suo scafo si rese presto visibile all'orizzonte. Aveva certamente attizzato i suoi fuochi perché dai suoi due fumaioli veniva fuori fumo nero.

È facile immaginare la commozione dei giovani passeggeri all'avvicinarsi della nave: forse essi erano prossimi ora alla soluzione di un problema reso ancora più grave dal persistere dei venti contrari.

Tutti i cannocchiali furono puntati su quello steamer per scrutarne i movimenti.

Preoccupato, soprattutto di seguirne la rotta in direzione ovest, Will Mitz non poté non rilevare che, proseguendo la sua marcia, esso non avrebbe incrociato l'*Alert*, ma sarebbe passato lontano dalla nave, ad almeno quattro miglia di distanza. Decise dunque di rallentare la marcia del trealberi, nell'intento di incrociare la nave a una distanza che gli permettesse di scorgere i segnali che avrebbe fatto. Fece bracciare i pennoni delle due gabbie e del trinchetto e allentare le scotte della randa e dei fiocchi: l'*Alert* poggiò di alcuni quarti sotto vento.

Mezz'ora dopo, lo steamer era a tre miglia di distanza. Si doveva trattare del transatlantico di una linea di navigazione francese o inglese, a giudicare dalla forma e dalle dimensioni. Se non avesse cambiato andatura orzando, le due navi non avrebbero potuto comu-

nicare tra loro.

Per ordine di Will Mitz, Tony Renault issò sull'albero di trinchetto la bandiera bianca e blu di pilota e, nel contempo, spiegò la bandiera britannica al picco di mezzana.

Passò un quarto d'ora. Con il vento in poppa, l'*Alert* non poteva fare di più per accostarsi allo steamer, il quale rimaneva a tre miglia a nord. Non ricevendo risposta al segnale, Roger Hinsdale e Louis Clodion andarono a prendere due carabine dalla rastrelliera del quadrato. Furono sparati vari colpi. Poiché il vento soffiava in quella direzione, forse gli spari sarebbero stati uditi.

Senza dubbio, Harry Markel, John Carpenter e gli altri marinai dovevano aver capito che cosa accadeva sulla nave. L'andatura del trealberi era cambiata; ora esso rollava, non essendo più alla puggia, come quando era di bolina. Poi, erano seguiti gli spari.

C'era dunque una nave in vista, con la quale l'*Alert* cercava di comunicare. Ritenendosi perduti, quei miserabili raddoppiarono gli sforzi per uscire dalla stiva. Colpi violenti furono battuti contro le pareti degli alloggi e contro i boccaporti del ponte, accompagnati da urli di rabbia. Del resto, al primo che si fosse mostrato, Will Mitz avrebbe fracassato il capo, con un colpo di rivoltella.

Purtroppo, la fortuna non si schierò al fianco dei passeggeri dell' *Alert.* I loro segnali non furono visti e gli spari non furono uditi. Mezz'ora dopo, lo steamer, lontano quasi sei miglia, spariva all'orizzonte.

Will Mitz tornò allora a lottare con E vento e riprese la sua bordata verso sud-ovest.

Nel pomeriggio, l'*Alert* non fece che bordeggiare, compiendo poco cammino. L'aspetto del cielo non tranquillizzava affatto. A ponente, le nuvole si addensavano sempre più, il vento cresceva, il mare si faceva molto mosso e le onde cominciavano ad avventarsi sul castello di prua. Se non fosse sopraggiunta un po' di calma, Will Mitz non avrebbe potuto continuare ad andare di bolina, se non riducendo la velatura. Egli era dunque sempre più preoccupato, pur sforzandosi di dissimulare la sua inquietudine. Ma i più seri (Louis Clodion e Roger Hinsdale) comprendevano perfettamente ciò che passava nel suo animo. Quando lo interrogavano con lo sguardo, Will Mitz non racco-

glieva la domanda e volgeva il capo da un'altra parte.

La notte minacciava di essere tempestosa. Fu necessario prendere due terzaroli nelle gabbie e un terzarolo nella vela di trinchetto e nella randa. L'operazione, difficile anche di giorno con quell'equipaggio improvvisato, lo sarebbe stata assai più nel buio della notte. Bisognava manovrare in modo da evitare ogni sorpresa, resistendo all'impeto del vento e delle raffiche.

Che cosa sarebbe accaduto, infatti, se l'*Alert* fosse stato sospinto verso l'est? Fin dove lo avrebbero trascinato alcuni giorni di tempesta? Non c'era nessuna terra in quei paraggi, tranne, più a nord-est, quelle pericolose Bermude dove il trealberi aveva affrontato quell'uragano che lo aveva costretto a fuggire con il vento in poppa. Sarebbe andato forse a perdersi al di là dell'Atlantico, sugli scogli della costa africana?

Era necessario resistere, dunque, fino quando la nave potesse rimanere alla cappa, o andare di bolina, in prossimità delle Antille. Poi, passato l'uragano, gli alisei avrebbero ripreso il sopravvento e l'*Alert* avrebbe recuperato i pochi giorni di ritardo.

Will Mitz spiegò ciò che bisognava fare: mentre le vele scoppiettavano come pezzi di artiglieria, prima di tutto ci si sarebbe occupati del parrocchetto e poi della gabbia. Magnus Anders, Tony Renault, Louis Clodion e Axel Wickborn avrebbero seguito Will Mitz sui pennoni, avendo cura di tenervisi bene attaccati con la mano, e dopo aver imbrogliato la vela, l'avrebbero legata con i gerli.

Appena ridiscesi, si sarebbero messi sulle drizze e avrebbero issato i pennoni al massimo.

Albertus Leuwen e Hubert Perkins sarebbero stati alla ruota del timone: Will Mitz spiegò loro come avrebbero dovuto manovrarla.

L'operazione ebbe inizio. Dopo molti sforzi, due mani di terzaroli furono presi al parrocchetto, il quale, dopo essere stato tesato dal basso, fu orientato di bolina.

La stessa cosa fu fatta per la gabbia. Per la randa, non fu necessario montare alle barre di mezzana, ma bastò arrotolare la parte inferiore della vela sul boma. Per ciò che riguarda la vela bassa dell'albero di trinchetto, ci si contentò di imbrogliarla, salvo a spiegarla nuovamente se il vento fosse scemato sul finire della notte.

Con quella velatura, l'*Alert* ora correva sulla linea del mare. A volte, però, sbandava paurosamente, ricevendo ondate che inondavano il ponte fino al cassero. Will Mitz, al timone, la raddrizzava con mano vigorosa e con l'aiuto ora dell'uno, ora dell'altro amico.

Quell'andatura poté essere mantenuta tutta la notte e Will Mitz non ritenne neppure di dover virare di bordo prima del sorgere del sole. La bordata verso nord-est, presa dopo aver ridotto la velatura, continuò fino al mattino.

All'alba, Will Mitz non aveva ancora lasciato il ponte; i giovani, invece, dopo essersi dati il cambio di quattro ore in quattro ore, avevano riposato alcune ore.

Non appena l'orizzonte fu sgombro dalla parte del vento, Will Mitz lo percorse con lo sguardo. Il pericolo non poteva venire che di là. Non vi fu motivo di essere soddisfatto dell'aspetto del cielo. Se il vento non era cresciuto durante la notte e si manteneva ancora assai forte, nessun indizio lasciava pensare però a una sua prossima diminuzione di intensità. Bisognava anche temere piogge violente e raffiche, contro le quali occorreva prendere qualche precauzione. Forse sarebbe stato necessario tenere la cappa per resistere meglio, presentando la prua all'onda. In questo caso, l'*Alert* avrebbe perduto terreno, più che guadagnarne, in direzione delle Antille.

Presto si scatenarono le raffiche, le quali fecero scoppiettare gabbia e parrocchetto, minacciando di farli a brandelli. Il signor Patterson non poté uscire dal quadrato, ma gli altri, con cappotti e berretti incerati, rimasero sul ponte a disposizione di Will Mitz. L'acqua, che il cielo mandava giù a torrenti, essi la raccolsero in tinozze per non rimanerne senza nel caso che l'*Alert* fosse stato trascinato più al largo, fuggendo dinanzi alla tempesta.

Dopo sforzi inauditi, Will Mitz riuscì nella mattinata a correre una bordata a sud-ovest, la qualcosa lo manteneva nella latitudine delle Antille: a suo giudizio, all'altezza della Barbados, nella parte centrale dell'arcipelago.

Egli sperava dunque di poter mantenere le vele di gabbia a due terzaroli, la randa e il gran fiocco, quando, nel pomeriggio, il vento acquistò, maggior forza, spirando un po' da nord-ovest.

La sbandata dell’Alert era a volte così forte che l'estremità del

grande pennone sfiorava la cresta delle onde e i colpi di mare coprivano tutta la nave.

Harry Markel e i suoi compagni dovevano pensare, sotto il ponte, che le cose andavano male, che la nave lottava con la tempesta e che Will Mitz non poteva governarla da solo. Non appena si fosse sentito perduto, avrebbe cercato il loro aiuto…

Si sbagliavano: l'*Alert* sarebbe affondato, corpo e beni, piuttosto che cadere nuovamente nelle mani di quei banditi!

Will Mitz non venne meno in quelle terribili circostanze e i passeggeri, da parte loro, parve che non volessero vedere il pericolo, quando obbedirono con coraggio e abilità all'ordine di ridurre la velatura, appena la cosa divenne necessaria.

La gabbia bassa fu ammainata e serrata: lo stesso la randa. l'Alert rimase con il parrocchetto e i terzaroli presi; operazione facilitata dai doppi pennoni, di cui la nave era provvista. A prua, Will Mitz fece issare un fiocco e, a poppa, all'albero di mezzana, una trinchettina triangolare, abbastanza forte per resistere alla violenza dell'uragano.

Il mare era sempre deserto, nessuna vela era all'orizzonte. Peraltro, non sarebbe stato possibile accostare una nave o mettere in mare un'imbarcazione.

Will Mitz si rese presto conto che bisognava rinunciare a lottare contro il vento. Non si poteva continuare ad andare di bolina o rimanere alla cappa. Ma l'*Alert* aveva «de la fuite», dell'abbrivo, come dicono i marinai, e non correva il rischio d'andare in costa, da dove non si sarebbe disincagliato. Dinanzi ad esso si apriva tutto l'Atlantico, è vero, e in poco tempo un migliaio di miglia lo avrebbe separato dalle Indie Occidentali.

Barra sotto e la nave virò su se stessa, vibrando orribilmente; poi, dopo essere stata assalita dalle onde, vincendo il rischio di piegarsi da una parte o dall'altra, corse con il vento in poppa.

Quest'andatura è pericolosissima, quando la nave non riesce a correre più presto delle onde e la poppa è minacciata dai colpi di mare. Reggere il timone è estremamente difficile e occorre farsi legare per non finire in mare.

Will Mitz obbligò i giovani, loro malgrado, a rifugiarsi all'interno del cassero. Se avesse avuto bisogno di Idra, li avrebbe chiamati.

Chiusi nel quadrato, i cui tramezzi scricchiolavano, abbrancati alle panche, inondati a volte dall'acqua del ponte che penetrava nell'interno, costretti a nutrirsi di biscotti e di conserve, quel 25 settembre fu la giornata più orribile, che essi avessero mai trascorso fin allora.

Che notte terribile, buia e tempestosa! L'uragano si era scatenato con incredibile violenza. Avrebbe potuto l'*Alert* resistergli ventiquattr'ore? Non avrebbe finito con l'inclinarsi su di un fianco? e se per raddrizzarla, fosse stato necessario tagliare l'alberatura, ci sarebbero riusciti? La nave non sarebbe stata trascinata nell'abisso?

Will Mitz era solo al timone. La sua energia vinceva la stanchezza; reggeva l'*Alert* contro le imbardate che minacciavano di rovesciarla.

Verso mezzanotte, un colpo di mare, cinque o sei piedi più alto del coronamento, ricadde sul cassero con tale violenza che per poco non lo sfondò. Precipitato poi sul ponte, portò via la lancia sospesa a poppa, fracassò ogni cosa sul suo passaggio, fra cui le gabbie dei polli e i due barili d'acqua dolce ormeggiati ai piedi dell'albero maestro, e quindi, strappando la seconda lancia dai suoi sostegni, la trascinò in mare..

Ora non restava più che una lancia: quella nella quale i passeggeri avevano tentato di fuggire una prima volta. Del resto, sarebbe stata inutile: quel mare sconvolto l'avrebbe inghiottita in un attimo.

Il fracasso fece tremare la nave fino alla scassa degli alberi: Louis Clodion e qualche altro si slanciarono fuori dal cassero.

Tra i sibili della raffiche, si udì allora la voce di Will Mitz:

— Rientrate! Rientrate!

— Stiamo affondando? — chiese Roger Hinsdale.

— No… se Dio ci aiuta — rispose Will Mitz. — Soltanto Lui può salvarci!

Si udì in quell'istante un orribile strappo e una massa bianca attraversò l'alberatura come un enorme uccello trasportato dall'uragano. Il parrocchetto era stato strappato dal suo pennone: non restavano più che le ralinghe.

L'*Alert* era ormai quasi priva di vele; il timone non serviva più a nulla e la nave, diventata il giocattolo dei venti e del mare, fu trascinata verso est con spaventosa rapidità.

Quando sorse l'alba, a che distanza si trovava l'*Alert* dalle Antille? Ormai reso ingovernabile e messo in fuga davanti alla tempesta, era forse il caso di parlare d'una distanza di alcune centinaia di miglia. Anche ammettendo che il vento fosse tornato a soffiare da est e che si fosse potuto disporre di vele di ricambio, quanti giorni ci sarebbero voluti per ripercorrere quella distanza in senso opposto?

La tempesta, tuttavia, parve scemare di intensità e il vento non tardò a cambiare bruscamente, come capita assai spesso nei paraggi dei tropici.

Will Mitz fu subito colpito dallo stato del cielo: nelle ultime ore, l'orizzonte si era liberato dei nuvoloni che l'avevano coperto sin dal giorno precedente.

Louis Clodion e i suoi compagni riapparvero sul ponte. Sembrava che l'uragano dovesse cessare presto. Il mare era ancora agitato ma una giornata sarebbe bastata per calmare le onde che si avventavano sulla nave, bianche di schiuma.

— Siamo alla fine! — ripeteva Will Mitz, alzando fiduciosamente le braccia al cielo.

I giovani passeggeri si unirono a quella manifestazione di fiduciosa speranza.

Si trattava ora di tornare al più presto verso ovest. La terra, per lontana che fosse, l'avrebbero trovata da quella parte.

Del resto, la distanza era aumentata soltanto dal momento in cui l'*Alert*, non potendo più bordeggiare, era dovuta fuggire dinanzi alla tempesta. Verso mezzogiorno, la forza del vento era diminuita al punto che una nave avrebbe potuto mollare i terzaroli e navigare sotto gabbia, parrocchetto e vele basse.

A mano a mano che diminuiva, il vento cominciava a spirare da sud: ora l'*Alert* non doveva far altro che tenere il largo per fare buona strada.

Occorreva tuttavia sostituire il parrocchetto e poi spiegare la gabbia, la vela di trinchetto, la randa e i fiocchi.

Il lavoro si prolungò fino alle cinque della sera, e non fu senza fatica che si riuscì a inserire una nuova vela, rintracciata nel deposito di poppa.

In quel momento, alcune grida risonarono in fondo alla stiva; fu-

rono battuti anche dei colpi contro i boccaporti e le pareti del posto. Harry Markel e i suoi compagni tentavano ancora una volta di venire all'aperto.

I giovani presero in fretta le armi e si tennero pronti a farne uso contro il primo che si fosse mostrato.

Ed ecco, quasi nello stesso istante, il grido di Louis Clodion!

— La nave brucia!

Il fumo, infatti, cominciava a invadere il ponte: a quanto sembrava, proveniva dalla stiva o dagli alloggi.

Nessun dubbio: l'imprudenza di qualche prigioniero, ubriaco di gin e di brandy, aveva permesso al fuoco di estendersi alle casse del carico. Giù si udivano scoppiare rumorosamente i fusti della stiva.

Sarebbe stato possibile domare quell'incendio? Forse, a patto di aprire i boccaporti e di inondare la stiva… Ma in questo caso si sarebbe data la libertà ad Harry Markel e alla sua banda, i quali, prima ancora di cercare di spegnere l'incendio, avrebbero massacrato e gettato in mare i passeggeri.

Le grida intanto raddoppiavano e spesse volute di fumo invadevano il ponte, le cui giunture incatramate già cominciavano a disgiungersi.

Altre detonazioni risonavano, particolarmente a prua, dove erano sistemati i barili di alcool. I prigionieri dovevano essere già semiasfissiati, nella stiva, per mancanza di aria.

— Will! Will! — dissero John Howard, Tony Renault e Albertus Leuwen,

tendendo le braccia verso di lui.

Sembrava quasi che invocassero pietà per Harry Markel e i suoi compagni.

No, la comune salvezza proibiva severamente ogni debolezza, ogni sentimento di umanità!

D'altra parte, non c'era da perdere un istante dinanzi ad un incendio che non si poteva estinguere e che in breve avrebbe divorato la nave! Bisognava abbandonare l'*Alert:* il suo equipaggio sarebbe perito con'essa!

La seconda lancia e la iole di poppa erano scomparse durante la tempesta; non restava che la grande lancia di destra.

Will Mitz diede un'occhiata al mare, allora un po' meno agitato; l'*Alert*, già avvolta in una cortina di fiamme… Guardò, poi, i giovani atterriti e gridò:

— In barca!

CAPITOLO XIII

ALLA VENTURA

NON si trattava più, questa volta, di andare ad accostare una nave distante poche gomene o poche miglia. Bisognava abbandonare una nave che bruciava, per affidarsi alla superficie deserta del mare in una fragile imbarcazione, ed esporsi a tanti pericoli, nell'incerta speranza di essere avvistati da qualche nave!

Mentre Will Mitz faceva in fretta i preparativi della partenza e staccava l'ultima lancia della nave, che cosa accadeva nella stiva?

Ruggiti di dannati scoppiavano sotto il ponte e colpi incessanti scotevano i boccaporti e la cappa degli alloggi. Forse i prigionieri sarebbero riusciti a forzarli? Oppure, fatto qualche buco nello scafo, si sarebbero buttati in mare, per poi risalire, sul ponte?

Quanto alla causa dell'incendio, appariva ragionevole supporre che un barile di alcool si fosse fracassato e che il suo contenuto avesse preso fuoco a causa dell'imprudenza di Morden o di un altro che non sapeva più ciò che faceva. L'incendio intanto si era esteso a tutta la stiva, da prua fino al tramezzo che la separava dalla poppa. Se si fosse arrestato a quel tramezzo, la nave sarebbe colata a picco egualmente, e, tra non molto, di essa sarebbero rimasti pochi rottami, galleggianti sulla superficie del mare.

Non appena la lancia, staccata dai paranchi, fu ormeggiata lungo la fiancata della nave, Will Mitz fece imbarcare tutto ciò che sarebbe stato necessario a una lunga navigazione. A Louis Clodion e ad Albertus Leuwen, che vi avevano preso posto, vennero passati due casse di conserve e di biscotti della cambusa, un ultimo fusto di alcool, due barili d'acqua dolce, un fornello portatile, due sacchi di carbone, una piccola provvista di tè, alcune armi con relative munizioni e vari oggetti di cucina e di dispensa.

Nello stesso tempo, Tony Renault e qualche altro portavano l'at-

trezzatura della lancia: un albero con la sua drizza, una vela con il suo pennone, il fiocco di prua, quattro remi, il timone, una bussola e la carta generale delle Antille. Vi aggiunsero anche alcune lenze, per il caso in cui fosse stato necessario richiedere alla pesca un supplemento di cibo.

Il signor Patterson fu il primo a scendere nell'imbarcazione. E, pover'uomo, del quale sofferenze e preoccupazioni avevano logorato le energie, non pensava più né al trigonocefalo, condannato a perire tra le fiamme, né alle intraducibili parole della citazione latina. Era solo preoccupatissimo di dover correre il mare su quella lancia, in cui Will Mitz aveva gettato anche vestiti di ricambio, cappotti incerati, coperte e un'incerata che avrebbe permesso di disporre di un tendone da pioggia.

Quei preparativi furono compiuti in un quarto d'ora, mentre raddoppiavano gli urli, attraverso le fiamme che cominciavano a divorare gli attrezzi e l'alberatura.

Si temeva, a ogni istante, di veder uscire dalla stiva in fiamme qualche spettro bruciacchiato.

Bisognava abbandonare subito l'*Alert.* Poiché non era stato dimenticato nulla, Will Mitz stava a sua volta per imbarcarsi, quando Niels Harboe disse:

— E il denaro?

— Bisogna salvarlo… è il denaro della nostra benefattrice. Sarebbe perduto con la nave, di cui non resterà più nulla!

Rientrò nel quadrato, prese il denaro conservato nella cabina del mentore, tornò sul ponte, scavalcò l'impavesata e mise piede nella lancia. Poi disse:

— Spingi!

Allentato l'ormeggio, l'imbarcazione si allontanò in direzione dell'ovest.

Un'esplosione si verificava in quel momento a bordo dell*'Alert,* a causa della pressione dell'aria surriscaldata della stiva. La violenza dell'esplosione sollevò dalla scassa l'albero di trinchetto e lo abbatté a sinistra, insieme con il faro di prua. Nello stesso tempo, la nave piegò a causa della scossa, ma per rialzarsi di colpo; l'acqua, che avrebbe spento l'incendio, non riuscì a penetrare nell'interno.

Dei compagni di Harry Markel, nessuno apparve sul ponte; o erano morti asfissiati o forse non avevano potuto aprirsi un varco, tra il fumo e le fiamme.

Erano le cinque e mezzo della sera. Il vento, regolare, avrebbe permesso di spiegare la vela della lancia, salvo ad ammainarla se fosse cresciuto. Tony Renault e Magnus Anders la issarono insieme con il fiocco. Will Mitz si mise al timone e i remi furono, rimessi dentro. Nell'intento di ottenere la maggior velocità possibile, senza compromettere la sicurezza dell'imbarcazione, si allentò un po' la scotta: l'imbarcazione scivolò allora sulla superficie del mare con la vela gonfia.

Will Mitz non era ancora mezzo miglio lontano, quando gli altri due alberi dell'Alert si abbatterono, dopo che le sartie e i paterazzi ebbero preso fuoco. Liscia come un pontone, la nave piegò sul fianco sinistro e non si raddrizzò più. A poco a poco, l'acqua l'invase al disopra dell'impavesata; alcuni uomini apparvero sul suo fianco: tra di essi c'era Harry Markel. Il miserabile lanciò un urlo di rabbia: la lancia era troppo lontana perché egli potesse raggiungerla.

Alla fine, l'*Alert* disparve in fondo al mare. Dio aveva fatto giustizia dei pirati dell'*Halifax*, già sfuggiti alla giustizia degli uomini. Della nave restavano ora soltanto pochi rottami dell'alberatura, galleggianti alla deriva.

Nel vedere scomparire la nave, i giovani passeggeri non riuscirono a celare la loro commozione e i loro occhi si inumidirono.

La tempesta era cessata da una dozzina d'ore, ma la loro situazione non era meno spaventosa.

L'imbarcazione – trenta piedi dalla ruota di prora al telaio di poppa, per cinque di larghezza – bastava per undici passeggeri. Priva di ponte, non avrebbe offerto, però, nessun riparo contro il vento e la pioggia: si sarebbe riempita d'acqua al primo colpo di mare.

Tuttavia, tra il piede dell'albero e il dritto di prua, Will Mitz collocò l'incerata, la quale, tesa da un bordo all'altro e sorretta da pertiche, costituì una specie di tenda, sotto la quale tre persone avrebbero trovato posto.

Nel contempo, Louis Clodion e Roger Hinsdale ebbero la precauzione di mettere al riparo, in fondo alla lancia, la bussola e le casse di

biscotti e di conserve.

Senza contare ciò che avrebbe potuto fruttare la pesca, le provviste sarebbero durate una dozzina di giorni. L'acqua dolce, invece, avrebbe potuto durare, facendo economia, una settimana, a parte ciò che avrebbe dato la pioggia.

Era lecito sperare di raggiungere terra, in questo spazio di tempo, sia alle Antille o sia alle Bermude?

Sicuramente no. l'Alert doveva essere stata gettata molto al largo, probabilmente verso sud-est, la qualcosa rendeva le Bermude troppo lontane. Will Mitz avrebbe dunque cercato di raggiungere un'isola delle Antille oppure la costa americana: quella del Brasile o del Venezuela, oppure quella della Guiana.

Ma era soprattutto sull'eventuale incontro di una nave che si fondava la speranza di salvezza.

Tale era la situazione, la sera del 26 settembre. La notte non era lontana e, tra non molto, l'oscurità sarebbe stata fìtta. L'aspetto del cielo, al tramonto, non era sembrato brutto, ma ingombro di nebbiolina più che di nubi, sia all'est che all'ovest. Il mare si calmava, un po' per volta, e le onde si dondolavano come quelle dell'onda lunga. Gli alisei continuavano a farsi avvertire, permettendo di mantenere la vela. Per rischiarare il cammino, non bisognava fare assegnamento sulla luna, che era nuova. Per contro, tta innumerevoli stelle, quella polare avrebbe brillato, a nord, a pochi gradi sull'orizzonte.

Sin dal primo momento, Louis Clodion e i suoi compagni avevano chiesto di mettersi ai remi, dandosi il cambio di ora in ora; Will Mitz aveva fatto però osservare che quella maggior fatica non era affatto necessaria e che sarebbe stato meglio economizzare le proprie energie.

— Il vento è regolare — disse — e sembra che debba tenere. Metteremo mano ai remi se tornerà la bonaccia, oppure se dovremo aumentare la velocità della barca per raggiungere una nave.

Roger Hinsdale chiese:

— A quale distanza credete che sia la terra più vicina?

— Ad almeno quattrocento miglia.

— Quanta strada potrebbe percorrere la nostra lancia, con vento discreto? — disse Louis Clodion.

— Una sessantina di miglia ogni ventiquattr'ore.

— Dovremo, dunque, navigare sette od otto giorni circa… — disse Albertus Leuwen.

— A meno che, durante questi giorni, non si trovi rifugio a bordo di qualche nave — rispose Will Mitz.

Era quella l'eventualità più felice, sulla quale, senza dubbio, essi avrebbero dovuto fare maggiore assegnamento.

— In ogni caso, Will, non risparmiateci — disse Louis Clodion. — Se il vento scema, siamo a vostra disposizione.

— Lo so, amici miei — rispose Will Mitz — e spero che ci salveremo tutti! Ma è inutile affaticarci senza necessità. Allungatevi sull'incerata, in fondo alla barca, e cercate di dormire. Vi sveglierò, se necessario. Credo che la notte sarà tranquilla.

— Volete che uno di noi rimanga alla scotta della vela? — propose Axel Wickborn.

— Non è necessario, basterò io a tutto. Vi ripeto: se il vento ci obbligasse a ridurre la velatura e a prendere i remi, vi chiamerò. Fate come vi dico: avvolgetevi nelle coperte e dormite fino a domani.

I giovani fecero ciò che Will Mitz aveva consigliato loro di fare. Due si cacciarono sotto la tenda, accanto al signor Patterson, e gli altri si allungarono sopra le panche. Poco dopo, a bordo dormivano tutti.

Solo, a poppa, Will Mitz con una mano reggeva il timone e con l'altra era pronto a tirare o ad allentare le scotte della vela e del fiocco. Un piccolo fanale rischiarava la bussola, che gli indicava se l'imbarcazione deviava o meno dalla rotta seguita.

Trascorsero alcune ore; Will Mitz non cedeva al sonno. Troppi pensieri e troppe inquietudini agitavano il suo animo. Sostenuto da un'incrollabile fiducia in Dio, non disperava. Era a poppa della lancia così come l'altra notte era stato sul cassero dell'*Alert;* dirigeva con mano salda l'uno, come aveva diretto l'altra. Ma invece della robusta nave che trasportava i suoi giovani compagni e lui, era appena una fragile imbarcazione, con una limitata riserva di viveri, quella che ora avrebbe dovuto affrontare le incertezze della navigazione, i capricci e i pericoli del mare.

Poiché il vento persisteva con regolarità e moderazione, Will Mitz

non ebbe motivo di svegliare i suoi compagni; i quali, alzandosi ogni tanto, gli chiedevano se non avesse bisogno di loro.

— Va tutto bene — egli allora rispondeva.

E, dopo un cenno amichevole, tornavano a sdraiarsi sotto le coperte e a riaddormentarsi.

All'alba tutti furono in piedi, anche il signor Patterson, il quale uscì dalla tenda e andò a sedersi a prua.

Si annunciava una bella giornata. Il sole si levava sull'orizzonte velato da poche brume, che i primi raggi non tardarono a dissipare. Piccole raffiche sfioravano la superficie del mare, zebrata da piccole onde che sciabordavano lungo l'imbarcazione.

Come faceva di solito a bordo dell'*Alert* , Tony Renault si occupò prima di tutto della colazione: tè, fatto scaldare sul fornello portatile, biscotti, tratti fuori dalla cassa, alcune gocce di brandy mescolate ad acqua dolce.

Roger Hinsdale si rivolse poi a Will Mitz e gli disse:

— Bisogna che dormiate anche voi; è necessario, se dovete passare la prossima notte al timone.

— E necessario — aggiunse Louis Clodion.

Will Mitz interrogò l'orizzonte con lo sguardo: il mare era calmo e il vento regolare.

— Andrò a dormire un paio d'ore — rispose.

Affidò il timone a Magnus Anders, dopo avergli dato varie istruzioni, e andò ad allungarsi sotto la tenda.

Due ore dopo, come aveva detto, riapparve e andò a poppa.

Dopo essersi assicurato che la lancia era sulla giusta'rotta, diede un'occhiata al cielo e al mare.

Le condizioni atmosferiche non erano cambiate. Il sole saliva verso il meridiano sopra un cielo purissimo. Se il vento fresco non l'avesse mitigata, la temperatura sarebbe stata insopportabile, tenuto conto del riverbero delle acque.

Spingendo lontano lo sguardo, non si vedeva né il bianco profilo di una vela né un pennacchio di fumo. I cannocchiali scrutarono inutilmente l'immenso perimetro della liquida distesa.

Di solito, in quel periodo dell'anno, navi inglesi, francesi, americane e tedesche frequentavano quella zona di mare, limitata a nord

dall'arcipelago delle Bermude e a ovest dall'arcipelago delle Indie Occidentali. E raro che passi giorno senza che vi si incontri qualche nave.

Will Mitz si chiedeva se la tempesta non avesse trascinato l'*Alert* più lontano di quanto egli supponesse, e cioè a una distanza che non sarebbe stato possibile percorrere in meno di due o tre settimane. In questo caso, le provviste si sarebbero esaurite, e non si sarebbe potuto contare che sulla pesca, per procurarsi un po' di cibo, e sulla pioggia per placare le torture della sete.

Queste inquietanti riflessioni Will Mitz le teneva per sé, lasciando credere agli altri di possedere quella fiducia che, purtroppo, cominciava già a perdere.

La mattinata trascorse in queste condizioni, senza che nulla intervenisse a modificarle. Venne issato una specie di scopamare sostenuto da un'asta, ottenendo una maggiore velocità della lancia, che ora filava con il vento in poppa.

La seconda colazione fu meno sbrigativa della prima; si compose di biscotti, carne secca, legumi conservati, che occorreva fare scaldare, e di té per bevanda. Il signor Patterson, che cominciava ad abituarsi alla nuova situazione, mangiò con un certo appetito, mentre i suoi giovani compagni divorarono con entusiasmo. Quello spettacolo diede a Mitz una stretta al cuore, al pensiero delle terribili eventualità a venire, se la navigazione si fosse prolungata…

Nel pomeriggio, le lenze fornirono parecchi pesci: fatti bollire nell'acqua di mare, accrebbero la lista delle vivande.

Venne, poi, la notte. Nessuna vela era stata scorta prima del tramonto. Dopo aver obbligato Louis Clodion e i suoi compagni ad andare a dormire, Will Mitz rimase al timone fino all'alba.

Il giorno seguente, 28 settembre, il vento, che durante la notte era scemato, crebbe sempre più a mano a mano che il sole saliva verso lo zenith. Nella mattinata fu necessario ammainare Io scopamare: l'accresciuta velocità faceva imbarcare alla lancia, da prua, un po' d'acqua e rendeva difficile evitare le sbandate. Prevedendo l'eventuale necessità di dover ridurre la velatura, Will Mitz rinunciò alle sue due ore di sonno.

Il vento sembrava decisamente stabilito, tanto più che il cielo, di

un azzurro intenso, era senza nubi. Benché il sole descriva, dopo l'equinozio, un arco diurno meno allungato, i suoi raggi obliqui erano ardentissimi. Era opportuno, perciò, economizzare l'acqua dolce, perché soltanto la pioggia avrebbe consentito di rinnovare la provvista, già per metà consumata. Fu necessario razionarla e ciascuno accettò quella necessità senza lagnarsi.

Quel giorno stesso, verso le tre del pomeriggio, fu avvistata verso nord-est una colonna di fumo e si ebbe la speranza di incontrare una nave. Quella speranza fu di breve durata. Il profilo di un grosso steamer apparve, putroppo, a dieci miglia di distanza dalla lancia. Non era possibile attirare la sua attenzione; Will Mitz si avvide assai presto che la nave non avrebbe incrociato la sua rotta. Un'ora dopo, infatti, lo steamer aveva già sorpassato la lancia e poco dopo si videro le sue ultime volute di fumo, disperse dal vento.

Prima di cena, Tony Renault, Hubert Perkins e Albertus Leuwen presero ancora altri pesci, che furono preparati come il giorno prima. Del resto, bisognava economizzare anche il carbone del fornello.

Il giorno seguente, la navigazione proseguì press'a poco nelle medesime condizioni. Poiché il vento si era spostato a nord, fu necessario tirare le scotte e marciare con l'andatura a vento largo.

La velocità non era diminuita, ma la lancia a volte sbandava al punto che la sponda sfiorava la superficie dell'acqua.

Will Mitz la sosteneva con il timone, allentando quando minacciava di empirsi d'acqua, mentre Tony Renault filava la scotta della vela.

Ciò che inquietava Will Mitz più di ogni altra cosa era il fatto che le apprensioni, che egli cercava inutilmente di nascondere, cominciavano a turbare l'animo dei suoi giovani compagni.

Prima di ogni altro, il signor Patterson, dotato di minore spirito di sopportazione, parve non poter più resistere, come aveva fatto fino allora.

Non che fosse stroncato dal mal di mare, ma era afflitto da eccessi di febbre, accompagnati da sete ardente. Per calmarlo, ciascuno gli avrebbe ceduto volentieri la sua razione di acqua dolce, già abbastanza ridotta. Se si fosse maggiormente indebolito, se avesse cominciato a delirare (a volte gli scappavano di bocca parole senza senso) che

cosa si sarebbe potuto fare per lui?

Axel Wickborn e Hubert Perkins furono colti, da parte loro, da mancamenti che non li lasciavano rimanere tranquilli sulle panche. Il viso pallido, gli occhi infossati, lo sguardo incerto, mostravano che essi erano sfiniti: fu perciò necessario adagiarli accanto al signor Patterson.

La notte dal 29 al 30 settembre accrebbe le preoccupazioni di Will Mitz Roger Hinsdale, Tony Renault e Magnus Anders, che fino allora avevano mostrato maggiore energia, si trovavano nelle condizioni dei primi due. Per colmo di sfortuna, il vento favorevole alla marcia della lancia mostrò tendenza a calmarsi.

Bisognava temere soprattutto le bonacce, delle quali non si può prevedere mai la fine. Con nuovi ritardi, sarebbero finite le provviste, che diminuivano ogni giorno, e l'acqua dolce, già ridotta a pòche pinte.

La lancia aveva abbandonato l'*Alert* la sera del 26: da quattro giorni l'imbarcazione errava alla ventura, su quel mare sempre deserto. Quando Louis Clodion chiese quante miglia la lancia aveva potuto fare verso l'ovest, Will Mitz rispose:

— Centocinquanta, forse…

— Centocinquanta — esclamò John Howard — e la terra non si vede ancora…

— Forse non c'è più terra da questa parte… — mormorò Niels Harboe. Will Mitz non seppe che cosa rispondere. La terra era là ma non era possibile stabilire a quale distanza!

In realtà, se ancora restavano viveri per alcuni giorni, non rimaneva acqua che per quarantott'ore, a meno che la pioggia non fosse sopraggiunta.

Ma proprio la serenità del cielo toglieva ogni speranza al riguardo.

Il vento che era passato a nord non recava nuvole. La lancia aveva dovuto derivare verso il sud, e non era certamente in quella direzione che si sarebbe incontrata la costa americana; in quella direzione c'era lo sterminato oceano, sino ai confini del mare Antartico!

Nella notte dal 3 al 4 ottobre, il vento cadde a poco a poco; al levar del sole, la vela sbatteva sull'albero.

Quali sguardi di disperazione i giovani più intrepidi lanciarono al-

lora su quell'immensità!

Will Mitz non poté far altro che incrociare le mani e rivolgere un ultimo appello alla Provvidenza:

— Mio Dio… mio Dio… abbiate pietà di noi!

Trascorse ancora un giorno sènza che accadesse nulla di nuovo; il caldo torrido li obbligava a darsi il cambio ai remi continuamente: erano appena quattro coloro che potevano ancora farlo: Louis Clodion, Tony Renault, John Howard e Magnus Anders. I loro compagni, sfiniti dalla fatica e sfibrati dalla febbre, giacevano in fondo all'imbarcazione. Anche l'acqua potabile stava loro per venire meno.

Will Mitz conservava, tuttavia, abbastanza energie per incoraggiare i suoi giovani compagni. Lasciava il timone soltanto per prendere il remo. Sperava invano che il vento tornasse ad alzarsi, ma le rare nuvole che apparivano all'orizzonte si dissipavano quasi subito. La vela non sbatteva più: era stata lasciata sull'albero come riparo ai raggi ardenti del sole.

Una situazione simile non avrebbe potuto durare a lungo.

Durante la notte dal 1° al 2 ottobre, alcuni di quei poveri ragazzi cominciarono a delirare. Gridavano, chiamavano la madre… Senza l'incessante sorveglianza di Will Mitz, si sarebbero gettati in mare, in preda a spaventose allucinazioni.

Finalmente riapparve il giorno; per qualcuno di essi sarebbe stato la fine di ogni sofferenza.

All'improvviso si udì un grido: era sfuggito dalle labbra di Louis Clodion:

— Una nave!

CAPITOLO XIV

FINE DEL VIAGGIO

DOPO aver lasciato la Dominica per andare a Liverpool, lo steamer *Victoria* si trovava a trecentocinquanta miglia a sud-est delle Antille, quando gli uomini di quarto scorsero la lancia dell'Alert .

Avvertito immediatamente, il capitano John Davis diede ordine di andare verso quell'imbarcazione. Era una lancia abbandonata o conteneva qualche naufrago?

Nel momento in cui Louis Clodion aveva lanciato quel grido, Will Mitz e due o tre altri si erano alzati, tendendo le braccia verso la nave.

I meno sfiniti ritrovarono allora un po' di energia e il capitano del *Victoria* non ebbe neppur bisogno di mandare un'imbarcazione per raccoglierli. Will Mitz e Louis Clodion si posero ai remi, Tony Renault al timone, e la lancia non tardò ad essere a fianco dello steamer. Fu lanciato un ormeggio e spiegata la scala: cinque minuti dopo tutti i passeggeri dell'*Alert* erano a bordo del *Victoria,* dove li attendevano la più benevola accoglienza e le cure di cui avevano maggiormente bisogno.

Eccoli, dunque, salvi, i pensionanti dell'Antilian School, vincitori delle borse della signora Kethlen Seymour! e, con essi, ecco salvi anche il signor Horatio Patterson e il coraggioso Will Mitz, al quale tutti dovevano la vita.

Louis Clodion narrò ciò che era accaduto dopo la loro partenza dalla Barbados. Il capitano del *Victoria* apprese, inoltre, in quali condizioni era stata fatta la prima traversata, quando l'*Alert* era nelle mani di Harry Markel e della sua banda; come si era svolto il viaggio attraverso le Antille e come Will Mitz avesse scoperto i progetti di quei miserabili; come tutti fossero stato costretti ad abbandonare la nave in fiamme e, infine, quale era stata la navigazione della lancia

negli ultimi giorni.

L'*Alert*, che in quei giorni tutti ritenevano fosse a due terzi del suo viaggio di ritorno, si era inabissata nelle profondità dell'Adantico, insieme con i pirati dell'*Halifax* evasi dalla prigione di Queenstown!

A nome dei suoi compagni, Louis Clodion ringraziò con voce commossa Will Mitz per quello che il bravo marinaio aveva fatto per essi. Nello stringerlo tra le braccia, tutti piangevano di gioia e di gratitudine.

Il *Victoria* era una nave «carboniera» di duemila e cinquecento tonnellate di stazza, la quale, dopo aver portato un carico di carbon fossile alla Dominica, tornava in zavorra a Liverpool. I passeggeri dell'*Alert* sarebbero stati ricondotti, quindi, direttamente in Inghilterra. E poiché il *Victoria* faceva agevolmente le sue quindici miglia all'ora, il ritorno del signor Patterson e dei giovani premiati non avrebbe subito neppure una settimana di ritardo.

Già quello stesso giorno, in seguito alle cure ricevute, nessuno di essi risentiva più delle tremende prove fisiche e morali alle quali era stato sottoposto. Ciò apparteneva ormai al passato e ai loro ricordi. Godevano ora della soddisfazione e della immensa felicità di non dover più temere i pericoli di un'altra traversata e le pene sofferte a bordo della lancia.

Nel concludere una lunga e interessante conversazione con il capitano del *Victoria*, nella quale fece breve apparizione la figura di due mostri — Harry Markel e il serpente — il signor Patterson così si espresse:

— E proprio vero, capitano bisogna prendere le precauzioni più minuziose, prima di mettersi in viaggio! È dolce, *suave mari magno*,[168] come ha detto Lucrezio, è dolce, quando il mare è agitato, ricordarsi di aver fatto il proprio dovere! Che cosa sarebbe accaduto se fossi scomparso nelle profondità dell'oceano? se non fossi tornato? se nessuno avesse avuto notizie dell'economo dell'Antilian School? La signora Patterson avrebbe potuto certamente approfittare delle ultime disposizioni che io avevo ritenuto di dover prendere. Ma, grazie a Dio, tornerò ancora in tempo e non vi sarà più motivo di dare a esse

[68] Dolce nel grande mare. (N.d.T.)

esecuzione. *Finis coronat opus*![69]

E probabile che il capitano del *Victoria* non capisse, né in latino né nella sua lingua, ciò che il mentore gli diceva a proposito della signora Patterson; ma non insistette e si limitò a rallegrarsi con il nuovo passeggero per gli scampati pericoli.

Come si vede, il signor Patterson, tornato quello di prima, aveva ripreso la sua libertà di spirito. Gli tornò, allora, alla memoria la famosa citazione latina che non era ancora riuscito a tradurre. Del resto, Tony Renault non intendeva fargliene grazia e, il giorno dopo, dinanzi ai suoi compagni, gli chiese:

— E quella traduzione, signor Patterson?

— La vostra frase latina?

— Appunto.

— *Letorum rosam angelum?*

— Non è così, ma *rosam angelum letorum.*…

— Che importanza può avere l'ordine delle parole?

— E importante, signor Patterson!

— Questa è bella!

— E proprio così! Avete compreso il suo significato?

— Ho compreso che la frase non significa nulla.

— Vi sbagliate! Mi sono però dimenticato di dirvi che la frase non può tradursi che in francese…

— Volete dirmi, dunque, che cosa significa?

— Vi dirò il suo significato quando avremo avvistato la costa inglese!

Nei giorni seguenti, il signor Patterson girò e rigirò inutilmente quelle parole in tutti i sensi: erano veramente sibilline! Ecco un latinista come lui colto alla sprovvista!

Seccatissimo e indispettito, non appena udì a bordo il grido «Terra!», mise alle strette Tony Renault perché gli spiegasse l'enigma.

— Non c'è nulla di più semplice — rispose il giovane burlone.

— Dite, allora…

— *Rosam angelum letorum* significa esattamente, in buon francese: «Rose a mangé l'omelette au rhum!»[70]

---

[69] La fine corona l'opera. *(N.d.T.)*

[70] «Rosa ha mangiato l'omelette al rhum». Le due frasi, infatti, si pronunciano in

Il signor Patterson non comprese immediatamente, ma quando ebbe capito tutto, ebbe un soprassalto, quasi avesse ricevuto una scarica elettrica, e si nascose la faccia, inorridito.

In breve, dopo una felice traversata, il 22 ottobre il *Victoria* entrava nel canale di San Giorgio e, la stessa sera, si ormeggiava al suo pontile, nei docks di Liverpool.

Fu subito telegrafato al direttore dell'Antilian School e alle famiglie dei giovani pensionanti, annunciando il loro arrivo.

Quella stessa sera, i giornali riferirono i fatti accaduti sull'*Alert* e narrarono in quali condizioni il signor Horatio Patterson e i giovani collegiali erano tornati in Inghilterra.

La storia fece grande scalpore; suscitarono molta commozione soprattutto i particolari'di quel dramma che aveva avuto inizio nella baia di Cork, con il massacro del capitano Paxton e del suo equipaggio, e la sua conclusione in pieno oceano, con la fine di Harry Markel e della sua banda.

Nel frattempo il signor Ardagh aveva portato quegli avvenimenti a conoscenza della signora Seymour; sarà facile immaginare, perciò, quale dovette essere la commozione di quella buona e generosa signora. Che cosa sarebbe accaduto, infatti, se non avesse avuto l'idea di far dare a Will Mitz il passaggio sull'*Alert*! Quale gratitudine manifestò la signora a quel marinaio, diventato in breve l'eroe del giorno! Ora Will Mitz non doveva far altro che attendere, a Liver-pool, il suo imbarco quale secondo sulla *Elisa Warden.*

Dopo aver porto nuovamente al capitano del *Victoria* i ringraziamenti che la sua condotta meritava, il signor Patterson e i giovani collegiali presero un treno della notte e rientrarono il giorno dopo all'Antilian School.

Poiché le vacanze erano terminate, si può facilmente immaginare quali accoglienze ricevettero, dopo le peripezie di quel viaggio di cui si dovettero raccontare tutti i particolari; e, senza dubbio, di esso si sarebbe parlato ancora per molto tempo, forse per sempre, durante le ore di ricreazione. Nonostante i pericoli a cui erano sfuggiti i passeggeri dell'*Alert* , quanti compagni non si rammaricarono di non aver

---

modo quasi identico. Ma in francese la frase ha il significato sopra indicato, in latino invece, come sosteneva giustamente Patterson, non ne ha alcuno. *(N.d.T.)*

potuto condividerli! Non c'erano dubbi al riguardo: se vi fosse stata una nuova competizione, con premi di viaggio, i concorrenti non sarebbero certo mancati!

Ogni cosa lasciava però credere che non ci sarebbe stata un'altra banda di pirati, pronta a impadronirsi della nave noleggiata per il trasporto dei giovani studenti!

Tutti ora avevano fretta di rivedere le loro famiglie, dalle quali erano attesi con comprensibile impazienza, e alle quali poco mancò che non facessero più ritorno da quel viaggio alle Antille!

Fatta eccezione per Hubert Perkins, i cui genitori abitavano ad Antigua, e per Roger Hinsdale, la cui famiglia risiedeva a Londra, John Howard, Louis Clodion, Tony Renault, Niels Harboe, Axel Wickborn, Albertus Leuwen e Magnus Anders partirono immediatamente per Manchester, Parigi, Nantes, Copenaghen, Rotterdam e Goteborg, ansiosi di trascorrere alcuni giorni con la propria famiglia, prima di fare ritorno a scuola.

Questa narrazione non sarebbe completa se non richiamasse, ancora una volta, l'attenzione del lettore sul signor Horatio Patterson.

Il momento in cui i due coniugi si abbracciarono fu certamente molto commovente.

La signora Patterson non avrebbe mai potuto immaginare che suo marito, metodico e ordinato, tanto lontano dalle eventualità spiacevoli della vita, fosse stato esposto a tutti quei pericoli e ne fosse felicemente scampato! Ma ora il brav'uomo diceva a se stesso che non avrebbe mai più osato sfidare i pericoli di una traversata, perché forse non se la sarebbe più cavata altrettanto felicemente: *non bis in idem.*[71] La signora Patterson non ebbe difficoltà ad ammettere quell'assioma giuridico.

Quando depose nelle mani della moglie il premio di settecento sterline ricevute alla Barbados, il signor Patterson manifestò il vivo rammarico di non potervi unire il famoso trigonocefalo, finito negli oscuri abissi dell'Atlantico. Che bella figura esso avrebbe fatto, se non nel salone dell'economato, quanto meno nel gabinetto di storia naturale del collegio!

Il signor Patterson poi aggiunse:

---

[71] Non due volte per lo stesso motivo. (N.d.T.)

— Non ci resta, ora, che avvertire il reverendo Finbook, della parrocchia di Oxford Street…

La signora Patterson non riuscì a reprimere un sorriso e disse, semplicemente:

— E inutile, amico mio.

— Inutile! Perché mai? — disse il signor Patterson, al colmo della sorpresa e dello stupore.

Tutto ciò richiedeva una spiegazione.

Per eccesso di precauzione, nella sua incredibile mania dell'ordine, spinta in ogni cosa all'estremo, il meticoloso economo dell'Antilian School, non ritenendo il suo testamento sufficiente a regolare le sue faccende, aveva voluto divorziare prima di partire. In tal modo, nel caso che tutti fossero rimasti senza sue notizie, o se egli non fosse dovuto più tornare, la signora Patterson avrebbe potuto fare a meno di aspettare anni ed anni, prima di essere sciolta di ogni tutela, come è capitato alle mogli di grandi viaggiatori in consimili tristi circostanze.

Al signor Patterson riusciva ostica l'idea che durante la sua assenza, la sua successione non sarebbe stata regolata subito, come è opportuno fare per le cose che debbono essere condotte con ordine e metodo, e che la cara compagna della sua vita, in ricompensa della sua fedeltà e del suo affetto, non fosse nella possibilità di disporre immediatamente di se stessa e del suo piccolo patrimonio, come si conviene a una vedova.

Ma se le idee del signor Patterson erano così profondamente radicate da non poter pensare di opporre ad esse qualche buona ragione, anche la sua degna sposa aveva i suoi saldi principi, tanto saldi che ella non avrebbe accettato mai un divorzio, neppure in simili circostanze. E poiché il nostro economo, oltre che ostinato, era anche prodigiosamente distratto (come abbiamo potuto constatare nel corso di questo racconto), era su ciò che la signora Patterson aveva fatto assegnamento perché ogni cosa andasse secondo i suoi desideri.

D'intesa con un avvocato, vecchio amico e consigliere dei due sposi, oltre che dell'Antilian School, ella aveva finto di prestarsi a tutti i passi voluti dal marito.

Come la signora Patterson aveva previsto, nella commozione, le-

gittima che l'atto di divorzio suscitava in lui, egli non si era accorto di nulla!

— No, signor Patterson, io non avevo firmato… Noi non siamo stati mai separati dal divorzio: il nostro contratto matrimoniale è rimasto e rimarrà sempre com'era!

— *Ne varietur*![72] — rispose il signor Horatio Patterson stringendo teneramente al cuore la signora Patterson.

[72] Che non si muti! *(N.d.T.)*